

Inv. n. 342

**Archivio Renato Cordero  
Lanza di Montezemolo**

1946-1966  
(con documentazione dal 1920)

**Denominazione:**

Archivio Renato Cordero Lanza di Montezemolo

**Consistenza del fondo:**

18 mazzi, contenenti 77 fascicoli e un album fotografico, pari a metri lineari 1,70

**Estremi cronologici:**

1946-1966 (con documentazione dal 1920)

**Soggetto produttore:**

Renato Cordero Lanza di Montezemolo

**Soggetto conservatore:**

Archivio di Stato di Torino

**Inventario a cura di:**

Archilogica S.n.c. di Giorgio Canaparo, Luca Carpegna, Pier Federico Lombard e Stefano Rolla

**Ultimazione lavori:**

Dicembre 2016

**Lavoro svolto nell'ambito del progetto:**

*La manutenzione della memoria territoriale - IX Stralcio*

**Coordinamento scientifico:**

Maria Gattullo, Edoardo Garis, archivisti di Stato

## Sommario

### Parte I - Introduzione

<i>Profilo biografico di Renato Cordero Lanza di Montezemolo</i> .....	Pag.	VI
<i>Il progetto del Traforo del Monte Bianco</i> .....	»	VII
<i>Cronologia</i> .....	»	X
<i>L'archivio</i> .....	»	XII
<i>Criteri e metodologia di riordino</i> .....	»	XIII

### Parte II - Inventario

<i>Guida alla consultazione dell'inventario</i> .....	Pag.	3
<i>Struttura e sommario dell'archivio</i> .....	»	4
<i>Inventario</i> .....	»	5

### Parte III – Indici, bibliografia

<i>Indice dei nomi di persona</i> .....	Pag.	35
<i>Indice di Enti, Istituti, collettivi</i> .....	»	43
<i>Bibliografia e fonti</i> .....	»	47

### Appendice

<i>P. Lafond, Il Traforo del Monte Bianco: Italia e Francia allo specchio tra interessi nazionali, gruppi di pressione e progetti tecnici</i> .....	Pag.	51
---	------	----



Parte I  
**Introduzione**



## Profilo biografico di Renato Cordero Lanza di Montezemolo

Renato Cordero Lanza di Montezemolo nacque a Roma il 10 gennaio 1903, secondogenito del marchese Demetrio, di antica nobiltà piemontese, e di Luisa Dezza.

Nello stesso anno si trasferì con la famiglia a Torino, per ragioni legate alla professione del padre, generale di brigata del Regio Esercito. In questa città Renato trascorse la propria infanzia e la giovinezza.

Dopo aver conseguito la licenza ginnasiale, tra il 1918 e il 1919, in aderenza alle tradizioni della famiglia, che annoverava tra i suoi membri numerosi militari, divenne allievo presso la Regia Accademia navale di Livorno, avviandosi ad una lunga e assai articolata carriera nella Marina, che gli permise di raggiungere il grado di capitano di vascello.

Durante il periodo di servizio poté comunque completare i propri studi universitari, a Torino, dove si laureò in Giurisprudenza, nel 1923, e successivamente, nel 1933, in Lettere.

Partecipò al secondo conflitto mondiale e, nella sua fase conclusiva, alla Resistenza, dove affiancò il fratello maggiore Giuseppe<sup>1</sup>, colonnello dell'Esercito e coordinatore del Fronte militare clandestino a Roma, assumendo il ruolo di intermediario con il corrispondente Fronte della Marina, alla quale aderì.

A guerra terminata, grazie al clima di ripresa dell'economia nazionale, si impegnò come intermediatore d'affari, mettendo così a frutto le proprie competenze e conoscenze personali nonché la possibilità di risiedere quasi permanentemente a Parigi.

Tra gli anni 1946-1950 ebbe infatti rapporti con numerose aziende italiane, prevalentemente piemontesi (come la nota produttrice di liquori e bevande alcoliche Carpano), che si avvalsero di lui per favorire l'ingresso dei propri prodotti nel mercato francese.

Particolarmente duraturo fu il rapporto con l'ingegnere Dino Lora Totino<sup>2</sup>: imprenditore dalle molteplici attività, noto costruttore di teleferiche alpine.

Questi lo coinvolse nell'organizzazione del gruppo di interesse italiano costituitosi per la promozione e la realizzazione del traforo del Monte Bianco, denominato Sindacato tecnico finanziario, affidandogli poi, dopo la costituzione di altri due equivalenti sindacati con sedi a Parigi e Ginevra, l'incarico di segretario generale per l'Italia e la Francia.

In tale veste Renato Cordero di Montezemolo seguì per più di un decennio le vicende del Traforo, svolgendo un'importante attività di collegamento e mediazione tra le varie componenti, politiche, economiche e tecniche che furono via via coinvolte nel progetto, concretizzandosi praticamente nella: «Preparazione di tutte le riunioni intergovernative, la redazione di oltre diecimila lettere, studi e rapporti [...]. Trattative... »<sup>3</sup>. Contemporaneamente partecipò ad altre iniziative imprenditoriali di Lora Totino, legate in qualche modo al Traforo, come la Compagnie

---

<sup>1</sup> Primogenito (1901-1944), ebbe anch'egli una brillante carriera militare e un ruolo di prim'ordine nella resistenza opposta ai Tedeschi nella Roma occupata. Nel 1944 fu arrestato, incarcerato e infine trucidato alle Fosse Ardeatine. Per un'esauritiva descrizione degli eventi che coinvolsero i fratelli Giuseppe e Renato Cordero Lanza di Montezemolo si rimanda al volume di M. AVAGLIANO, *Il partigiano Montezemolo. Storia del capo della resistenza militare nell'Italia occupata*, Milano, 2012. Per la ricostruzione della biografia di Renato è stato necessario integrare i dati reperibili nel carteggio dell'archivio con altre fonti, di cui si dà notizia nella bibliografia, pag. 47.

<sup>2</sup> Secondino, "Dino", Lora Totino (1900-1980), ingegnere di origini biellesi proveniente da una famiglia di industriali tessili, fu il promotore, a partire dagli anni Trenta, di arditi progetti ingegneristici, specialmente in località alpine, come la teleferica tra Breuil e il Plateau Rosa nei pressi del Cervino, che gli valse il titolo nobiliare di conte di Cervinia, o come la teleferica sul Monte Bianco tra le località di Courmayeur, in Valle d'Aosta, e Chamonix, in Francia, realizzata tra la fine degli anni Quaranta e i primi anni Cinquanta, che fu considerata per lungo tempo, per le soluzioni tecniche adottate, un modello di eccellenza. Il progettista fu Vittorio Zignoli, professore del Politecnico di Torino, che collaborò con Lora Totino anche per il Traforo.

<sup>3</sup> Cfr. Archivio Renato Cordero Lanza di Montezemolo (d'ora in poi ARCLM), marzo 13, fascicolo 55. Lettera indirizzata al presidente della Società italiana per il Traforo del Monte Bianco, Francesco Jacomoni di San Savino, Ginevra, 3 ottobre 1957.

d'entreprises du Mont Blanc (CEMB), costituita a Parigi nel 1948 con lo scopo di promuovere il turismo e le attività economiche in Francia<sup>4</sup>.

Tuttavia, l'atteggiamento spregiudicato dell'ingegnere nella conduzione dei propri affari se non intaccò il buon andamento del progetto del Monte Bianco, che si concluse nel 1957 con la costituzione di una società di gestione e, due anni dopo, con l'avvio dei lavori di costruzione della galleria, corrose in qualche modo il rapporto tra questi e Renato, che intentò contro Lora Totino un contenzioso legale per ottenere in restituzione quote di capitale investito nell'impresa del Traforo<sup>5</sup>.

Entrambi poi cercarono di rivestire un ruolo nel consiglio di amministrazione della società di gestione di cui si è fatto cenno, la Società italiana per il Traforo del Monte Bianco, e, per Renato, anche nella corrispondente società francese (costituita nel 1958), proponendo la loro candidatura come compensazione per tutto il lavoro svolto a favore dell'importante infrastruttura.

Ma le decisioni prese in merito da parte delle due società non furono, probabilmente, risolutive.

Negli ultimi anni della sua vita continuò a seguire le attività imprenditoriali create per sfruttare l'effetto trainante del Traforo, specialmente indirizzate alla costruzione di teleferiche e altre infrastrutture transfrontaliere, rivestendo in parallelo, come già in passato, ruoli di consulente per aziende diverse e di revisore contabile presso istituzioni italo francesi.

Renato Cordero Lanza di Montezemolo morì a Torino nel 1967.

## **Il progetto del Traforo del Monte Bianco**

Nel 1946 l'ingegnere piemontese Dino Lora Totino, esperto di teleferiche in alta quota, intuendo l'importanza che in quel preciso momento storico, era da poco terminato il secondo conflitto mondiale, avrebbe potuto avere un collegamento tra il Piemonte e la Francia (e, per estensione, tra l'Italia e l'Europa occidentale) attraverso il Monte Bianco, concretizzò quello che fino ad allora era rimasto un progetto "sulla carta"<sup>6</sup>. Acquistati alcuni terreni nel comune di Entrèves, sul versante valdostano del massiccio montuoso, località ritenuta ideale per aprire un imbocco al nuovo traforo, l'intraprendente ingegnere vi iniziò a scavare un tunnel esplorativo che raggiunse, dopo un anno, la profondità di 160 m.

Nel 1947 ottenne dal comune di Chamonix, sul versante francese, la concessione di venti ettari di terreno, ma, di contro, ricevette anche l'ordine di sospendere l'attività di cantiere: «Che nessuna pubblica amministrazione aveva mai autorizzato»<sup>7</sup>.

Ovviamente, se avesse agito da solo, difficilmente avrebbe avuto la capacità di influenzare governi nazionali, enti pubblici e potenziali finanziatori. Alla data delle prime perforazioni esplorative si prodigò per raccogliere attorno a sé dei gruppi di interesse, costituendo prima un Sindacato tecnico finanziario per il Traforo del Monte Bianco, di cui assunse la presidenza, e,

---

<sup>4</sup> Cfr. ARCLM, mazzo 16, fascicolo 69.

<sup>5</sup> Cfr. ARCLM, mazzo 13, fascicolo 55.

<sup>6</sup> Per la redazione del presente testo ci si è avvalsi soprattutto di due elaborati i cui contenuti si sono rivelati fondamentali per la ricostruzione delle vicende del Traforo. Si tratta del contributo redazionale disponibile sul sito web della Società italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco (SITMB), *La storia*, consultabile all'indirizzo <http://www.sitmb.com/it/infrastructure.php>, e del saggio di P. LAFOND, *Il Traforo del Monte Bianco: Italia e Francia allo specchio tra interessi nazionali, gruppi di pressione e progetti tecnici*, in "Studi storici", a. 47, n. 3, luglio-settembre 2006. Quest'ultimo, in particolare, per la sua esaustività e la perfetta attinenza ai contenuti del carteggio dell'archivio Cordero di Montezemolo, è stato incluso integralmente in appendice all'inventario.

<sup>7</sup> Cfr. ARCLM, mazzo 13, fascicolo 55. Lettera dell'ingegnere Lora Totino indirizzata al presidente della Società italiana per il Traforo del Monte Bianco, Francesco Jacomoni di San Savino, Torino, 27 ottobre 1957, redatta come memoriale delle proprie attività fino ad allora svolte per il progetto del Traforo. Si veda anche il contributo redazionale web della SITMB, *La storia*, cit. nota 6.



immediatamente dopo, due altri sindacati, in Francia e in Svizzera, con sedi a Parigi e a Ginevra, rappresentati rispettivamente da André De Biederman e dal Consigliere di Stato Jean Treina.<sup>8</sup>

L'iniziativa dell'ingegnere Lora Totino contribuì senz'altro a stimolare il dibattito su come costruire, con la ripresa postbellica, nuovi rapporti economici tra Stati confinanti, ponendo infine i politici italiani e francesi di fronte alla necessità di prendere una decisione in merito.

In Italia, anche grazie all'opera del deputato valdostano Paolo Alfonso Farinet, il progetto del Traforo ottenne facilmente l'appoggio del presidente del Consiglio dei ministri De Gasperi e, soprattutto, del presidente della Repubblica, Luigi Einaudi.

Nel 1949 fu possibile così creare una Commissione intergovernativa, composta dai rappresentanti dei ministeri competenti in opere pubbliche dei tre Stati coinvolti e incaricata di: «Esaminare tutti gli aspetti tecnici, economici e politici del progetto».<sup>9</sup>

Nel 1951 Lora Totino, su consiglio del ministro dei Lavori pubblici francese, riuscì ad acquistare il progetto di tunnel stradale dell'ingegnere Arnold Monod<sup>10</sup>, le cui caratteristiche coincidevano quasi perfettamente alle idee dell'imprenditore piemontese e a quelle del suo progettista di fiducia, il professore Vittorio Zignoli.

in Francia, nonostante questo espediente, gli orientamenti sul Traforo furono molto contrastanti. Gli avversari del Bianco fecero leva innanzitutto sull'ipotesi, ritenuta più economica, di aprire un traforo stradale al Fréjus, integrando quello ferroviario già esistente.

Tale progetto alternativo era sostenuto politicamente dai deputati dell'Alta Savoia e veicolato, per l'opinione pubblica, dal giornale *Dauphiné Libéré*, diffuso nell'area territoriale su cui la nuova opera si sarebbe costruita.

Un'altra strategia fu quella di enfatizzare il problema del costo dell'opera, la cui incerta finanziabilità era comprovata, del resto, dalle esitazioni delle banche francesi.

I detrattori, infine, favorirono il propagarsi dell'idea che l'infrastruttura corrispondesse agli interessi della *Société nationale des chemins de fer français*: avendo il monopolio sul trasporto ferroviario delle merci tra Francia e Italia proprio sul quel fronte alpino, la SNCF non avrebbe potuto che essere contraria al tunnel stradale del Fréjus, mentre quello del Bianco avrebbe favorito la Valle d'Aosta e il porto di Genova, a scapito di quello di Marsiglia. Queste e altre motivazioni mal celavano i timori che l'opera, una volta realizzata, avrebbe modificato pesantemente degli assetti economici e commerciali consolidati.

Nel frattempo, con meno clamore, un terzo tunnel transalpino guadagnava consensi: quello del Gran San Bernardo. A sostenerne la necessità erano senz'altro gli svizzeri del Cantone Vallese e gruppi di interesse torinesi, in testa la FIAT, con la convinzione che il Monte Bianco, pur utile, avrebbe favorito maggiormente Milano e le attività economiche dell'area lombarda e veneta.

In tale contesto, assai confuso, si collocò la firma a Parigi, il 14 marzo 1953, della Convenzione fra l'Italia e la Francia relativa alla costruzione e alla gestione di una galleria stradale attraverso il Monte Bianco, che sarebbe diventata efficace solo dopo la necessaria approvazione dei rispettivi Parlamenti. Fu un piccolo passo, ma diede speranze ai sostenitori del progetto.<sup>11</sup>

La convenzione prevedeva, fra l'altro, la creazione di due società concessionarie, una francese ed una italiana per l'esecuzione dei lavori, e, successivamente, la costituzione di una società

---

<sup>8</sup> Cfr. ARCLM, marzo 5, fascicolo 14. Bozza di lettera indirizzata al Presidente degli Stati Uniti Eisenhower, Parigi, 19 aprile 1951.

<sup>9</sup> Cfr. ARCLM, marzo 13, fascicolo 55. Lettera dell'ingegnere Lora Totino, Torino, 27 ottobre 1957. Citata alla nota 7.

<sup>10</sup> Arnold Monod (1875-1946) propose più volte, nell'arco di quasi trent'anni, tra il 1907 e il 1934, al Ministero dei lavori pubblici e ad altri organi governativi francesi competenti, il suo tunnel stradale attraverso le Alpi, riscuotendo sempre da questi, ironia della sorte, notevoli manifestazioni di interesse ma mai atti concreti. Cfr. P. LAFOND, *Il Traforo...*, op. cit., pag. 855-856, in appendice al presente inventario. Si veda anche quanto scritto da Lora Totino nella lettera cit. nota 7.

<sup>11</sup> Per la descrizione dettagliata degli aspetti tecnici del Traforo si rinvia a P. LAFOND, op. cit., pag. 863 e seg., in appendice al presente inventario.

transnazionale a capitale svizzero per la gestione dell'infrastruttura. Non meno articolati furono i criteri stabiliti per il finanziamento dell'opera<sup>12</sup>

Tra la firma della convenzione e l'inizio dei lavori di scavo del Traforo trascorsero in realtà poco meno di sei anni. L'accordo internazionale doveva trovare conferma in specifiche leggi nazionali di ratifica. In Italia ciò avvenne in tempi ragionevolmente rapidi: nell'agosto del 1954, con la legge 846<sup>13</sup>.

In Francia l'iter di approvazione fu assai più lungo, infatti fu avviato quasi tre anni dopo.

Nel 1956, a settembre, a Torino si firmò la Convenzione italo svizzera per la costruzione del Traforo del Gran San Bernardo, che fu approvata rapidamente dai due Parlamenti nazionali, tanto che già nel dicembre del 1958 iniziarono i lavori.

La notizia, accompagnata dalle pressioni dell'ambasciatore italiano a Parigi, Pietro Quaroni, sostenuto come sempre dai sindacati capeggiati dall'ingegnere Lora Totino, provocò una salutare reazione da parte francese e il progetto del Traforo del Monte Bianco venne finalmente portato ai voti dell'Assemblea Nazionale il 24 gennaio 1957.

Ma per la definitiva approvazione era necessaria la conferma del Senato francese, dove gli oppositori puntarono ancora sull'onerosità dell'opera.

Vennero introdotti due emendamenti e fu necessario un secondo passaggio all'Assemblea Nazionale, che approvò finalmente la legge il 12 aprile.

La ratifica francese della convenzione internazionale permetteva ora ai due Stati di dare il via alla costituzione delle società per la costruzione e per la successiva gestione del Traforo.

In Italia, il primo settembre 1957, si costituì ad Aosta la Società italiana per azioni per il Traforo del Monte Bianco, presieduta dall'ambasciatore Francesco Jacomoni di San Savino, e con amministratore delegato l'ingegnere torinese Giancarlo Anselmetti.

L'anno dopo, il 6 giugno 1958, nacque la società francese, sotto la presidenza di Edmond Giscard d'Estaing, membro dell'Istituto di Francia.

Superati ormai gli annosi ostacoli al progetto, i lavori di costruzione ebbero inizio l'8 gennaio 1959 sul versante italiano, a cura della Società Condotte d'Acqua, e il 30 maggio sul quello francese dalla società dell'ingegnere André Borie.

Le perforazioni si conclusero nell'agosto del 1962; successivamente furono completate le opere accessorie, permettendo la messa in servizio del Traforo a partire dal luglio del 1965.

*Giorgio Canaparo*  
ArchiLogica S.n.c.

---

<sup>12</sup> Idem, pag. 873 e seg.

<sup>13</sup> Pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale della Repubblica italiana*, del 20 settembre 1954, n. 216, pag. 3138 e seg. La ratifica include il testo della "Convention" italo francese dell'anno precedente, firmata, per la rappresentanza italiana, da Eugenio Prato, direttore generale per gli Affari economici al Ministero degli esteri, e, per la Francia, dal ministro François De Panafieu. Include anche il verbale della Commissione intergovernativa, riunitasi a Roma il 16 maggio 1953, con il piano di finanziamento del Traforo, firmato dai già citati rappresentanti e dal delegato del Consiglio federale per il Cantone di Ginevra, G. Sauser-Hall.

## **Cronologia**

1903

Nasce a Roma, il 10 gennaio.

1903

Si trasferisce con la famiglia a Torino.

1918

Diventa allievo della Regia Accademia navale di Livorno.

1919

Consegue la licenza liceale presso il Liceo Ginnasio “Gioberti” di Torino.

1921-1940

Si arruola nella Regia Marina, avanzando di carriera nel ruolo degli ufficiali.

1923

Si laurea presso la Facoltà di Giurisprudenza dell’Università di Torino.

1933

Si laurea presso la facoltà di Lettere dell’Università di Torino.

1941-1945

Richiamato alle armi, partecipa al secondo conflitto mondiale. Viene coinvolto in azioni di guerra navale nel Mediterraneo, poi distaccato a terra, presso uffici della Regia Marina a Parigi (1943) e a Roma (1943-1945).

1944-1945

Partecipa alla Resistenza, aderendo al Fronte Clandestino della Marina con funzioni di collegamento con il Fronte Militare Clandestino coordinato dal fratello, il colonnello Giuseppe Cordero Lanza di Montezemolo.

1945

Diventa, per alcuni mesi, tra aprile ed agosto circa, amministratore delegato della Mediterranea scambi S. A., finalizzata all’import-export.

1946

Titolare della società Clairdam agences générales import-export.

1946-1948

Intrattiene rapporti di affari con varie aziende, interessate ad esportare in Francia le loro produzioni o ad insediarsi nuovi stabilimenti.

1946-1950 ca.

Sposta la sua residenza da Torino a Parigi.

1946-1957

Diventa membro del Sindacato tecnico finanziario per il Traforo del Monte Bianco, fondato a Torino dall’ingegnere Secondino Lora Totino, poi dei due Syndicat d’études ..., con sede a Parigi e a Ginevra. Dal 1947 rivestirà l’incarico di segretario generale per i sindacati italiano e francese.

1948

Socio amministratore nella Société industrielle de matriçage, finalizzata alla produzione e commercializzazione di semilavorati metallici.

1948-1955

Consigliere, o socio, nella Compagnie d'entreprises du Mont Blanc (CEMB).

1948-1952

Intermediatore e consulente per la ditta Carpano.

1950-1958 ca.

Socio nella Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche (CTVB), finalizzata alla gestione della teleferica dell'Aiguille du Midi sul versante francese del Monte Bianco.

1959

Consulente e revisore dei conti dell'Associazione educativa franco-italiana.

1967

Muore a Torino, il 20 agosto.

## L'archivio

Nel 2004 l'archivio personale di Renato Cordero Lanza di Montezemolo pervenne all'Archivio di Stato di Torino per atto di donazione degli eredi che ne erano proprietari<sup>1</sup>.

Nella comunicazione inviata dalla Soprintendenza archivistica alla competente Direzione generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in cui si informava della donazione, l'archivio venne descritto come: «Costituito da una trentina di pacchi, cartelle e cartelline per un totale di circa 2 metri lineari»<sup>2</sup>.

Non si fece menzione del baule da viaggio, tuttora conservato dall'Archivio di Stato, nel quale, in tutto o in parte, la documentazione era contenuta. Le ipotesi che fosse già conservata così o che sia stato il metodo più pratico per trasportarla restano entrambe valide.

Dopo essere stato collocato nei depositi della Sezione Corte si provvide a condizionarlo, probabilmente in tempi brevi e per ragioni di cautela, raccogliendo le unità archivistiche originali in 20 faldoni.

La documentazione non venne organizzata seguendo un particolare criterio e non si colse l'occasione di fornirla degli strumenti descrittivi del quale era priva, come un elenco o un inventario. Per identificare il fondo ci si limitò a scrivere a matita, sulla costa dei faldoni, una breve nota di appartenenza, in alcuni casi un riferimento al Traforo del Monte Bianco, e il numero di corda. Questa situazione, perdurata per più di un decennio, limitò di fatto la consultabilità dell'archivio.

Nel 2015, grazie ai progetti di tutela del patrimonio documentario dell'Archivio di Stato coordinati e finanziati annualmente dall'Associazione Amici dell'Archivio, denominati “La manutenzione della memoria territoriale - IX Stralcio”, fu finalmente possibile procedere alla sua inventariazione, includendola nel sottoprogetto “Archivi di arte e architettura”.

Per intervenire operativamente sul fondo Cordero di Montezemolo furono incaricati degli archivisti libero professionisti, coordinati da due funzionari dell'Archivio di Stato con il ruolo di referenti scientifici.

La schedatura della documentazione, la redazione dell'inventario e il riordino si conclusero negli ultimi mesi del 2016. Il ricondizionamento delle unità archivistiche, ritenuto opportuno ma non urgente, dato il buono stato di conservazione, fu rinviato ad un secondo tempo.

I faldoni utilizzati in Archivio di Stato al momento del versamento non sono stati sostituiti, ma il riordino ha permesso di ridurne il numero. La consistenza attuale della raccolta documentaria è quindi di 18 mazzi, o faldoni (per uno sviluppo lineare di circa un metro e settanta centimetri), in cui sono stati collocati 77 fascicoli ed un album fotografico.

Sulle caratteristiche della documentazione conservata si può precisare, rispetto a quanto era stato segnalato dalla Soprintendenza archivistica, che è preminente la corrispondenza – intrattenuta da Renato Cordero Lanza di Montezemolo con vari interlocutori, sia a titolo personale che per conto delle segreterie dei sindacati tecnici costituiti per il traforo del Monte Bianco, particolarmente per quello italiano e quello francese – reperibile in 68 fascicoli (corrispondenti a quelli originari, che sono stati mantenuti nella loro integrità).

Seguono in ordine di quantità gli elaborati redazionali, ovvero perizie, documenti tecnici, relazioni e memoriali, contabilità, atti costitutivi di società o di organizzazioni, spesso presenti in più copie; le pubblicazioni, organizzate in due raccolte e frammiste al carteggio; ritagli di giornale e fotografie.

I disegni, i progetti e le cartografie presenti, anche in minuta e a stampa, si integrano perfettamente con il carteggio e ne completano, come testimonianza documentale accessoria, i

---

<sup>1</sup> I nipoti Bona ed Enrico Cordero Lanza di Montezemolo, figli del fratello minore di Renato, Guido (1908-1940), con dichiarazione rilasciata alla Soprintendenza archivistica per il Piemonte e la Valle d'Aosta in data 29 settembre 2003, allegata al verbale di presa in carico dell'Archivio di Stato di Torino, n. 296, Prot. n. 3972/VII.4.

<sup>2</sup> Lettera del Soprintendente alla Direzione Generale per gli Archivi - Servizio III, Prot. n. 2569/X.7, Torino, 29 settembre 2003.

contenuti, favorendo la comprensione di alcuni aspetti cruciali del lungo percorso intrapreso per arrivare alla realizzazione concreta del Traforo, come i dibattiti sulle soluzioni tecniche e costruttive da adottare o, non meno importanti, quelli sulla geografia del suo tracciato.

Chiudono l'elenco i rilegati: sei registri, testimonianza delle molteplici attività imprenditoriali in cui fu coinvolto Renato Cordero di Montezemolo negli anni di formazione dell'archivio; alcuni materiali minori, come le agende, conservate nei fascicoli e utilizzate per contabilità corrente; infine un album fotografico, assai pregevole e singolare per la raccolta che contiene, evidentemente un oggetto d'affezione, ma avulso dal complesso del carteggio.

Nella cronologia della documentazione, datata dal 1946 al 1966, non è compreso l'album, che si potrebbe far risalire agli ultimi decenni dell'Ottocento o ai primi anni del Novecento.

Agli anni Venti del Novecento appartengono invece alcune pubblicazioni, conservate perché utili al progetto del Traforo.

Si tratta quindi di un arco temporale relativamente breve, un ventennio, in cui però il percorso biografico di Renato è ricchissimo di eventi, soprattutto nella sfera professionale, che è la più testimoniata dalle carte. Anche nella rara corrispondenza superstite diretta ai famigliari<sup>3</sup> le notizie strettamente private sono molto scarse, ma non mancano mai, occorre osservare, cenni o resoconti sulle proprie attività.

La definizione di archivio personale per questo fondo andrebbe infatti perfezionata tenendo conto che il ruolo di soggetto produttore svolto da Renato Cordero Lanza di Montezemolo si ibrida e si confonde con quello di soggetto conservatore: il proprio impegno nel rivestire posizioni di collegamento tra persone diverse, le capacità organizzative spese in molti progetti imprenditoriali, spesso seguiti contemporaneamente, si concretizzarono nella necessità, per lavorare, non solo di usare la corrispondenza, ma anche documentazione di diversa natura, autoprodotta o acquisita per la specificità delle informazioni in essa contenute, da conservare nel tempo per ogni eventuale esigenza e, magari, da rimettere in circolo nella rete dei propri contatti personali.

Tale metodo – esemplare nel decennio di segretariato per i sindacati tecnici per il traforo del Monte Bianco – ben testimoniato dal carteggio, non poteva che “personalizzare” la sedimentazione documentaria. Non si esclude la possibilità che si tratti di un archivio con delle lacune, poiché la gestione di alcuni affari, insistendo sul caso del Traforo, era probabilmente ripartita per competenze (l'ingegnere Lora Totino, promotore principale, o il suo progettista di fiducia, l'ingegnere Zignoli, entrambi in contatto frequente con Montezemolo, avranno avuto nei propri uffici, ovviamente, carteggi corrispondenti, o più specifici). Quelle “diplomatiche” di Renato potevano essere molto utili (come dichiarerà egli stesso in una lettera indirizzata al presidente della Società italiana per il Traforo del Monte Bianco<sup>4</sup>).

E lo sono state senz'altro, per avergli fatto accumulare un archivio di grande interesse. Chi avrà l'opportunità di consultarne le carte vi ritroverà non solo un percorso di vita e professionale, ma anche, attraverso di esso, una chiave di lettura su quel fondamentale periodo di storia repubblicana che fece della rinascita economica un proprio tratto distintivo.

## **Criteria e metodologia di riordino**

L'assenza di strumenti descrittivi coevi alla sua formazione o redatti in occasione del suo versamento in Archivio di Stato hanno certamente condizionato le operazioni di inventariazione del fondo Renato Cordero Lanza di Montezemolo, rendendo opportuno concludere la schedatura di tutto il complesso documentario prima di poter formulare qualsiasi ipotesi di riordino.

---

<sup>3</sup> Si veda, per esempio, la copia della lettera inviata alla cognata Juccia, moglie del fratello Giuseppe (1901-1944), Parigi, 9 aprile 1951, in ARCLM, marzo 15, fascicolo 65.

<sup>4</sup> Già citata nel profilo biografico. Vedi nota 3, pag. V del presente inventario.

La scheda di rilevazione è stata approntata prevedendo l'utilizzo di una base dati informatica<sup>5</sup> (metodo ormai imprescindibile non solo per la sua praticità ma anche per rendere consultabile on-line, sul sito istituzionale dell'Archivio di Stato di Torino, l'inventario), seguendo le precise indicazioni fornite dai referenti scientifici dell'Archivio di Stato\*.

Occorre segnalare che due aspetti caratterizzanti del carteggio, la prevalenza della corrispondenza e l'utilizzo in molti documenti della lingua francese, hanno fatto sì che le parti della scheda destinate alla descrizione dei contenuti abbiano richiesto particolare cura per la loro compilazione.

Altrettanta attenzione è stata dedicata alla rilevazione dei dati estrinseci della documentazione, come le signature archivistiche,.

Contestualmente alla schedatura si è provveduto, dove possibile, all'eliminazione di spilli e fermagli metallici arrugginiti e ad una sommaria spolveratura delle carte. Le condizioni di conservazione del fondo erano complessivamente buone.

È stata anche apposta, scritta a matita, una numerazione progressiva su ogni carta, con il duplice scopo di quantificarle e di mantenere traccia della loro posizione originaria per ogni unità di appartenenza.

Con la conclusione della schedatura si è palesata l'effettiva consistenza dell'archivio<sup>6</sup>: 68 fascicoli, 6 registri, 3 raccolte di pubblicazioni ed un album fotografico.

Per il riordino si è ritenuto opportuno mantenere le unità così come si sono trovate, prevedendo poi un ricondizionamento conservativo mediante l'inserimento dei fascicoli e degli altri materiali in apposite camicie.

La possibilità di esaminare la documentazione nel suo complesso ha evidenziato che Renato Cordero Lanza di Montezemolo non seguì un particolare criterio per organizzare le proprie carte, limitandosi ad annotare sulle cartelline o sui fascicoli una sintetica descrizione del loro contenuto, qualche data e qualche notazione alfanumerica (per esempio 2c, 4-f, ecc.) che non sembra essere stata seguita sistematicamente.

Per la documentazione relativa alle attività legate al progetto del Traforo del Monte Bianco la ricorrenza di alcuni titoli, come "pratiche ufficiali" e "corrispondenza", farebbe supporre l'intenzione, da parte sua, di creare aggregazioni coerenti.

Ma l'evoluzione dei fatti nel tempo richiese sicuramente a Cordero Lanza di Montezemolo un uso continuativo del carteggio, giustificato anche dal suo coinvolgimento personale e dal perdurare di alcune tematiche per tutto il corso del progetto (come i dibattiti sugli aspetti tecnici, il finanziamento dell'opera, il mantenimento dei rapporti con soggetti istituzionali diversi, tra le principali), inducendolo a disattendere al proprio metodo.

Lo si può constatare, per esempio, nel confronto tra la data dichiarata su alcuni fascicoli e l'effettiva consistenza cronologica dei documenti in essi contenuti<sup>7</sup>, o con la presenza di materiali, come i ritagli di giornale, che non sempre è possibile mettere in rapporto con la corrispondenza a cui si accompagnano.

Tuttavia, l'ipotesi di riordinare il complesso documentario sulla base di queste caratteristiche è sembrata, anche ai referenti scientifici dell'Archivio di Stato a cui è stata sottoposta, tutt'altro che impraticabile, consentendo inoltre di soddisfare i due criteri archivistici fondamentali del "rispetto del fondo" e del "metodo storico".

---

<sup>5</sup> Microsoft Access.

\* Si coglie qui l'occasione per ringraziare la dottoressa Maria Gattullo e il dottor Edoardo Garis, funzionari dell'Archivio di Stato di Torino, per i preziosi consigli metodologici, e, particolarmente, la dottoressa Gattullo per la puntuale e paziente collaborazione alla revisione del presente inventario.

<sup>6</sup> Condizionato, successivamente al suo versamento in Archivio di Stato, in 20 faldoni.

<sup>7</sup> Cfr. ARCLM, mazzo 2, fascicolo 5, "Pratiche ufficiali. 1948. Dossier 2-a", dove si può reperire documentazione datata dal 1946 al 1950.

La riorganizzazione fisica delle unità archivistiche è stata preceduta da quella delle corrispondenti schede nella base dati informatica; dopo, effettuati i necessari controlli di coerenza, si è avviato il riordino.

L'archivio è stato suddiviso in tre grandi ripartizioni (i "titoli"), a loro volta suddivise in serie e quindi in sottoserie.

Il primo titolo "Attività per la promozione e la realizzazione del Traforo del Monte Bianco" raccoglie la documentazione dei sindacati tecnici finanziari fondati dall'ingegnere Lora Totino (organizzata in due sottoserie), e la documentazione riferibile ad altre attività imprenditoriali in cui Renato Cordero Lanza di Montezemolo fu coinvolto, insistenti sul comprensorio alpino del Monte Bianco; già avviate, come la Compagnie d'entreprises du Mont Blanc (CEMB), o progettate per sfruttare l'effetto trainante del futuro Traforo.

Il secondo titolo "Attività imprenditoriali e consulenze diverse" raccoglie in una serie unica i fascicoli relativi al lavoro svolto da Renato presso varie ditte italiane e francesi, prevalentemente nel settore del commercio e dell'esportazione, con ruoli di responsabilità o come consulente, anche contemporaneamente all'impegno per il Traforo.

Nel terzo titolo "Famiglia" è stato incluso l'album di fotografie a soggetto militare aggregato all'archivio.

Per ogni serie e sottoserie i fascicoli sono stati ordinati cronologicamente a partire dalla data più remota, ma le pubblicazioni rinvenute in raccolta, tutte riferibili al Traforo del Monte Bianco, sono state poste in coda ai fascicoli della sottoserie "Carteggio generale e tecnico" del primo titolo.

Altra eccezione è stata riservata alla documentazione superstite di due ditte, la già citata CEMB e la Société industrielle de matricage, di cui abbiamo anche i registri dei verbali dei consigli di amministrazione e i bilanci. In questi casi si è preferito seguire il sistema adottato per gli archivi di impresa, facendo cioè precedere il carteggio generale ai registri e, per quest'ultimi, gli atti deliberativi alla contabilità.

Anche le carte all'interno dei fascicoli sono state oggetto di una prudente risistemazione in ordine cronologico, ponendo però particolare attenzione nel mantenere integre, se individuabili, le sedimentazioni intenzionali.

Le operazioni di condizionamento seguite al riordino hanno interessato solamente le unità archivistiche. I fascicoli originali, i registri, le pubblicazioni e l'album fotografico sono stati inseriti in camicie di cartoncino sulla cui copertina è stata apposta un'etichetta riportante la denominazione del fondo, il numero di corda progressivo dell'unità e quello del faldone (mazzo) di appartenenza.

I faldoni utilizzati in Archivio di Stato sono stati mantenuti, in quanto già adatti alla conservazione permanente. Le brevi note manoscritte a matita presenti sulla loro costa, ormai superate, sono state sostituite con l'applicazione di un'etichetta con la denominazione dell'archivio, il numero di corda e i numeri delle unità contenute.



Parte II  
**Inventario**



## Guida alla consultazione dell'inventario

Le voci di descrizione delle unità archivistiche presenti nell'inventario sono frutto dell'elaborazione redazionale della loro schedatura informatica.

Nella restituzione grafica che si dà qui sotto è possibile vedere come siano stati riportati, da sinistra a destra – secondo una distribuzione dei contenuti idealmente ripartita su tre colonne – tutti i dati rilevati: la tipologia dell'unità di conservazione (mazzo, fascicolo) con il proprio numero di corda, la descrizione (comprensiva di titolo originale, contenuto, tipo di documentazione reperibile, numero di carte e note), infine la data espressa per anno nei suoi estremi:

Mazzo (numero)

Fascicolo (numero)      “Titolo del fascicolo originale”      Cronologia (anno-anno)

Descrizione dei contenuti della documentazione  
Tipologie di documentazione presenti nel fascicolo

Carte (numero)

Note

Relativamente all'area della descrizione, occorre segnalare che per le unità prive di un titolo originale ci si è limitati a riportare la sigla S.n. (senza nome).

Tutte le informazioni ritenute utili per specificare meglio i contenuti della descrizione sono stati inseriti o in nota o tra parentesi tonde. I dati attribuiti, come, per esempio, nelle cronologie, sono stati riportati tra parentesi quadre.

Come già specificato precedentemente, nel paragrafo sui criteri di riordino, l'archivio consta di 78 fascicoli, collocati in 18 faldoni.

Con il termine fascicolo si sono intesi per praticità anche i registri, le raccolte di pubblicazioni, e l'album fotografico, inclusi anch'essi in camicie di cartoncino.

Per agevolare la consultazione dell'inventario un apposito elenco Sommario riproduce la struttura dell'archivio, con le sue partizioni (i titoli), le serie e le sottoserie, con i riferimenti alla consistenza, agli estremi cronologici generali e il rimando alla pagina dell'inventario.

Brevi note introduttive introducono alla lettura dei fascicoli per ogni partizione.

Concludono l'inventario gli indici dei nomi di persona e dei nomi collettivi (enti, ditte, istituzioni, ecc.), con i rimandi alle unità archivistiche, che potranno utilmente integrare, come strumento di ricerca aggiuntivo, i contenuti delle voci descrittive.

## Struttura e sommario dell'archivio

### Attività per la promozione e la realizzazione del Traforo del Monte Bianco

1. Sindacati tecnici finanziari per il Traforo del Monte Bianco	
mazzi n. 1 – 11, fascicoli n. 1 – 38 (1946 – 1959, con documentazione dal 1920) .....	Pag. 5
<i>1.1. Carteggio generale e tecnico</i>	
mazzi n. 1 – 9, fascicoli n. 1 – 28 (1946 – 1959, con documentazione dal 1920) .....	» 5
<i>1.2. Corrispondenza con l'Italia ed estera</i>	
mazzi n. 9 – 11, fascicoli n. 29 – 38 (1946 – 1953) .....	» 16
2. Compagnie d'entreprises du Mont Blanc (CEMB)	
mazzi n. 11 – 13, fascicoli n. 39 – 50 (1948 – 1958) .....	» 19
3. Progetti imprenditoriali nel comprensorio del Monte Bianco	
mazzi n. 13 – 15, fascicoli n. 51 – 63 ([1946] – 1966) .....	» 22

### Attività imprenditoriali e consulenze diverse

1. Serie unica	
mazzi n. 15 – 17, fascicoli n. 64 – 77 (1946 – 1955, con documentazione dal 1931) .....	» 27

### Famiglia

Album fotografico	
mazzo n. 18, fascicolo n. 78 (s.d.) .....	» 32

# Attività per la promozione e la realizzazione del Traforo del Monte Bianco

## 1. Sindacati tecnici finanziari per il Traforo del Monte Bianco

Costituito nel 1946 dall'ingegnere Lora Totino, il Sindacato tecnico finanziario per il Traforo del Monte Bianco, fu subito gemellato con altri due sindacati similari in Francia e Svizzera, i Syndicat d'études pour le percement du Mont Blanc, l'anno successivo, con sedi a Parigi e a Ginevra, con Renato Cordero di Montezemolo, già residente nella capitale francese, investito del ruolo di segretario generale.

Servirono funzionalmente ai gruppi d'interesse intenzionati a concretizzazione il progetto del Traforo, svolgendo un ruolo di collegamento tra questi, le istituzioni pubbliche e quelle economiche.

Si sciolse al momento della costituzione della Società per azioni italiana per la costruzione e gestione dell'infrastruttura, ormai avviata, nel 1957.

La serie si compone di trentotto fascicoli, suddivisi in due sottoserie, "Carteggio generale e tecnico" e "Corrispondenza con l'Italia e l'estero" e raccoglie complessivamente documentazione databile dal 1946 al 1959, con documentazione a partire dal 1920.

### 1.1. Carteggio generale e tecnico

**Mazzo** 1

**Fascicolo** 1 "S.n." 1946 - 1950

Elaborati grafici e tecnici di progetto sul Traforo del Monte Bianco (*L'autostrada del Monte Bianco. Varianti al primitivo progetto: a) Modifica della sezione trasversale della galleria, b) Progetto Rateau di ventilazione semitrasversale, c) Progetto Rateau di ventilazione trasversale*), a cura del Sindacato tecnico finanziario italiano.

Con relazioni, perizie e pubblicazioni.

28 cc.

#### Note

1) Le relazioni tecniche sono datate, rispettivamente: 25 novembre 1949 (*Modifica della sezione trasversale della galleria*); 19 novembre 1947 (*Progetto Rateau di ventilazione semitrasversale*); 1 giugno 1949 (*Progetto Rateau di ventilazione trasversale*).

2) Con documentazione dal 1920.

3) Con le pubblicazioni: Silvio Giovi, *Il Traforo del Monte Bianco ed i grandi problemi nazionali ed internazionali di Traffico*, Milano, 1920; *Repubblica democratica - rassegna della Ricostruzione*. A. II, n. 8, dicembre 1947", Roma, 1947; Giuseppe Piazza, *I trafori alpini del Gran San Bernardo del Monte Bianco e del Frejus* (estratto da *Torino. Rivista mensile municipale*. A. 26, n. 8, agosto 1950).

4) Con gli elaborati grafici: *Sezioni con carreggiata più larga modificata (m. 7,00). Tipo I, tipo II, tipo III, tipo IV; Tunnel du Mont Blanc. Travaux ventilateurs internes... ; VHRZ 200. Ensemble-project.*

<b>Mazzo</b>	1		
<b>Fascicolo</b>	2	<b>“Monte Bianco. Documenti vari”</b>	1946 - 1948
		<p>Rapporti con rappresentanti istituzionali italiani, francesi e svizzeri. Analisi dei costi per la realizzazione del Traforo del Monte Bianco, con previsione dei benefici economici dell'infrastruttura al momento della messa in esercizio. Progettazione ed esecuzione del Traforo. Costituzione della Compagnie international du Tunnel du Mont Blanc.</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, perizie, preventivi di spesa, elaborati grafici, pubblicazioni e ritagli di giornale.</p> <p>71 cc.</p>	
		<b>Note</b>	
		<p>1) Con le pubblicazioni: <i>Estratto dalle Relazioni riassuntive di Boudet, Monod, Olivetti, Quaglia, Lora Totino, Amoretti</i>, Torino, s.d. [ma 1946]; <i>Sindacato Tecnico Finanziario per il Traforo del Monte Bianco, Possibilità e vantaggi di scambi di energia con la Francia utilizzando un cavo ad alta tensione attraverso il costruendo traforo</i>, Torino, s.d. [ma 1946].</p>	
<b>Mazzo</b>	1		
<b>Fascicolo</b>	3	<b>“Important. Piante, ecc. Dossier 3”</b>	1946 - 1948
		<p>Analisi dei vantaggi economici che apporterà la realizzazione del Traforo, con comparazioni ad altri trafori trasalpini già esistenti o progettati in concorrenza a quello del Monte Bianco. Cartografia sull'area geografica interessata alla realizzazione dell'infrastruttura. Rapporti con imprese specializzate per l'allestimento del futuro cantiere del Traforo. Progetto di costituzione della società Mont Blanc tunnel and power authorities incorporated (MTPA) con sede a New York, finalizzata alla costruzione di impianti idroelettrici in Valle d'Aosta e al finanziamento del Traforo.</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, perizie, elaborati grafici e pubblicazioni.</p> <p>281 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	2		
<b>Fascicolo</b>	4	<b>“S.n.”</b>	1946 - 1949
		<p>Rapporti con rappresentanti istituzionali italiani, francesi e svizzeri. Analisi dei costi di realizzazione del Traforo, con previsione dei benefici economici dell'infrastruttura al momento</p>	

della messa in esercizio. Progettazione ed esecuzione del Traforo. Costituzione della Compagnie international du Tunnel du Mont Blanc.

Con corrispondenza, relazioni, perizie, documentazione contabile, minute, elaborati grafici, pubblicazioni e ritagli di giornale.

133 cc.

### Note

1) Con documentazione dal 1924.

2) Con le pubblicazioni: *Automobile Club di Torino. Bollettino mensile*. N. 1, gennaio 1948, Torino, 1948; *Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez. Statuts*, Paris, 1924.

**Mazzo** 2

**Fascicolo** 5 “Pratiche ufficiali. 1948. Dossier 2-a” 1946 - 1950

Rapporti della segreteria del Sindacato tecnico finanziario italiano con diversi corrispondenti. Raccolta di documentazione informativa sul progetto del Traforo.

Con corrispondenza, relazioni e perizie, minute, documentazione contabile, elaborati grafici, pubblicazioni e ritagli di giornale.

364 cc.

### Note

1) Con le pubblicazioni: *Conférence Technique Mondiale (a cura di), Résolutions adoptées par le Congrès. Congrès Technique International, Centre Marcelin-Berthelot, Paris 16-21 septembre 1946*, Paris, [1946]; *L'entreprise et l'usine modernes. 5.e année, n. 197, 26 mars 1949*, Paris, 1949.

2) Con l'elaborato grafico *Reseaux de transport d'énergie électrique de France. Carte dressée par la Reunion des sociétés de transport d'énergie électrique*, [1945].

**Mazzo** 2

**Fascicolo** 6 “Tunnel. 1950” 1946 - 1951

Preparazione ed allestimento del futuro cantiere del Traforo. Analisi dei vantaggi economici che apporterà la realizzazione del Traforo. Progetti di statuto della Compagnie international du Tunnel du Mont-Blanc.

Con relazioni, perizie, elaborati grafici, pubblicazioni, ritagli di giornale.

310 cc.

<b>Mazzo</b>	3		
<b>Fascicolo</b>	7	<b>“S.n.”</b>	1946 - 1948
		<p>Elaborati grafici e tecnici di progetto sul Traforo del Monte Bianco e sulle strutture stradali accessorie, con documentazione relativa al progetto di traforo dell'ingegnere Arnold Monod. Progetto di costruzione di uno skypass nel Carlaveyron nei pressi di Chamonix.</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, perizie, elaborati grafici, pubblicazioni e ritagli di giornale.</p> <p>420 cc.</p>	
		<b>Note</b>	
		1) Con tre sottofascicoli: <i>Project Monod</i> ; <i>Dott. Perotti</i> ; <i>Teleph. Carlvayron Les Vioz. Dossier Ia</i>	
<b>Mazzo</b>	4		
<b>Fascicolo</b>	8	<b>“Traforo del Monte Bianco. 1957”</b>	1947 - 1956
		<p>Rapporti con il Ministero dei lavori pubblici per l'ottenimento della concessione per la costruzione e l'esercizio del Traforo. Rapporti con rappresentanti istituzionali francesi e svizzeri relativi alle modalità di finanziamento del progetto. Verbali delle riunioni delle commissioni tecniche e intergovernative costituite per valutare gli studi di fattibilità del progetto. Progetto di legge dell'Assemblea Nazionale francese per l'approvazione del Traforo. Progetto di statuto di una società concessionaria francese per la costruzione e la gestione dell'infrastruttura.</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, perizie, minute, documentazione contabile, pubblicazioni e ritagli di giornale.</p> <p>317 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	4		
<b>Fascicolo</b>	9	<b>“Comité Route Blanche”</b>	1948
		<p>Rapporti con diversi corrispondenti, per documentazione sul Congres de la Route Blanche di Ginevra e il comitato promotore. Rassegna stampa</p> <p>Con corrispondenza e ritagli di giornale.</p> <p>31 cc.</p>	



<b>Mazzo</b>	4		
<b>Fascicolo</b>	10	<b>“S.n.”</b>	1948 - 1951
		Elaborati a cura dei sindacati tecnici finanziari italiano, francese e svizzero. Documentazione del Dipartimento dell'industria e del commercio di Ginevra, con elaborati grafici. Preventivo dell'impresa di costruzioni Sarzano. Con relazioni, perizie e elaborati grafici. 150 cc.	
<b>Mazzo</b>	5		
<b>Fascicolo</b>	11	<b>“Traforo. Documents techniques”</b>	1948 - 1952
		Elaborati a cura dei sindacati tecnici finanziari italiano e francese. Progetto di statuto della Compagnie international du tunnel du Mont-Blanc. Con corrispondenza, relazioni e perizie. 163 cc.	
<b>Mazzo</b>	5		
<b>Fascicolo</b>	12	<b>“Documenti finanziari. 1952”</b>	1948 - 1953
		Elaborati di valutazione del Dipartimento del commercio e dell'industria del Cantone di Ginevra. Elaborati con valutazioni economico finanziarie del Sindacato tecnico finanziario italiano. Con relazioni e perizie. 65 cc.	
<b>Mazzo</b>	5		
<b>Fascicolo</b>	13	<b>“S.n.”</b>	1948 - 1955
		Rassegna stampa sui rapporti tra governo italiano e francese per la ratifica della convenzione per il Traforo. Registro dei verbali del consiglio dei soci della Compagnie d'entreprises du Mont-Blanc per gli anni 1948-1955. Con corrispondenza, pubblicazioni e ritagli e di giornale. 112 cc.	

## Note

1) Nel *Registre des decisions collectives* della Compagnie d'entreprises du Mont-Blanc si trovano vari opuscoli del *Publicateur légal*.

**Mazzo** 5

**Fascicolo** 14 **“Montezemolo. Traforo. Dossier 2C”** 1948 – [1957]

Rapporti con rappresentanti istituzionali italiani, francesi e svizzeri. Rapporti con rappresentanti istituzionali statunitensi. Analisi di raffronto tra il Traforo del Monte Bianco e il Traforo del Gran San Bernardo. Progettazione del Traforo. Analisi dei costi di realizzazione del Traforo a cura del Sindacato tecnico finanziario svizzero. Corrispondenza a carattere privato di Renato Cordero Lanza di Montezemolo.

Con corrispondenza, relazioni, perizie, atti deliberativi, minute, documentazione contabile, elaborati grafici, pubblicazioni e ritagli di giornale.

64 cc.

## Note

1) Con la pubblicazione di Giuseppe Piazza, *Il Traforo del Monte Bianco. Chiarimenti e confutazioni*, Torino, 1956.

2) Con l'elaborato grafico *L'autostrada del Monte Bianco e la camionale del Gran San Bernardo*, s. d.

**Mazzo** 5

**Fascicolo** 15 **“Traforo. Dossier 4c”** 1948 - 1957

Rapporti con esponenti istituzionali francesi, con relazioni sull'andamento del progetto del Traforo. Convenzione con l'impresa André Borie.

Con corrispondenza, relazioni, perizie e ritagli di giornale.

107 cc.

**Mazzo** 6

**Fascicolo** 16 **“Sindacato tecnico finanziario per il Traforo del Monte Bianco. L'autostrada del Monte Bianco”** [1949]

Elaborati tecnici e di progetto, con cartografie, planimetrie e documentazione fotografica sull'area interessata alla costruzione

del Traforo e delle infrastrutture accessorie a cura del Sindacato tecnico finanziario italiano. Elaborati relativi all'autostrada del Monte Bianco a cura del Sindacato tecnico finanziario francese con analisi previsionali dei flussi di traffico transfrontalieri e dei tempi di realizzazione dell'opera.

Con relazioni, perizie, fotografie e pubblicazioni.

271 cc.

### Note

1) Si tratta di una serie di fascicoli numerati (da "Allegato n. 1" a "Allegato n. 21") e di un fascicolo con varianti al progetto.

**Mazzo** 6

**Fascicolo** 17 "S.n." [1949]

Elaborati tecnici e di progetto, con cartografie, planimetrie e documentazione fotografica sull'area interessata alla costruzione del Traforo e delle infrastrutture accessorie a cura del Sindacato tecnico finanziario italiano. Elaborati relativi all'autostrada del Monte Bianco a cura del Sindacato tecnico finanziario francese con analisi previsionali dei flussi di traffico transfrontalieri e dei tempi di realizzazione dell'opera.

Con relazioni, perizie, fotografie e pubblicazioni.

271 cc.

### Note

1) Si tratta di una serie di fascicoli numerati (da "Allegato n. 1" a "Allegato n. 21").

**Mazzo** 6

**Fascicolo** 18 "Traforo. Pratiche ufficiali. 1950" 1949 - 1950

Rapporti con rappresentanti istituzionali francesi.

Con corrispondenza, ritagli di giornale.

42 cc.

**Mazzo** 7

**Fascicolo** 19 "Pratiche ufficiali. 1952. Dossier 5-a" 1949 - 1953

Rapporti con diversi corrispondenti. Rapporti con la società André Borie, con proposta per il progetto del Traforo.

Con corrispondenza, pubblicazioni e ritagli di giornale.

74 cc.

**Mazzo** 7

**Fascicolo** 20

**“Documenti ufficiali. 1953. Dossier 1d”**

1949 - 1958

Trattative dei sindacati tecnici finanziari italiano, francese e svizzero con rappresentanti istituzionali per l'approvazione, da parte del Parlamento italiano e di quello francese, delle leggi autorizzative per la costruzione del Traforo. Organizzazione della riunione della Commissione intergovernativa italo-francese a Roma (10-16 maggio 1953). Progetto di una "Communauté des porteurs" nell'ambito della Compagnie international du Tunnel du Mont Blanc a cura del Sindacato tecnico finanziario svizzero. Corrispondenza privata di Renato Cordero Lanza di Montezemolo.

Con corrispondenza, relazioni, perizie, documentazione contabile, minute, elenchi, pubblicazioni e ritagli di giornale.

223 cc.

### **Note**

1) Con una pubblicazione del Comité d'action pour le Tunnel routier du Fréjus, *A propos d'un Tunnel routier. Mont Blanc? Non... le Fréjus!*, Chambéry, s.d. [ma 1952], con allegati due elaborati grafici *L'itinéraire Paris-Rome... passe par le Fréjus*, e *Profils des itinéraires routiers d'accès aux tunnels du Mont Blanc et du Frejus*.

**Mazzo** 7

**Fascicolo** 21

**“S.n.”**

1949 - 1959

Rapporti con il Sindacato tecnico finanziario svizzero. Rapporti con il Dipartimento dell'industria e del commercio di Ginevra. Elaborati tecnici a cura dei sindacati tecnici finanziari italiano e svizzero. Rassegna stampa.

Con corrispondenza, relazioni, perizie e ritagli di giornale.

275 cc.

<b>Mazzo</b>	8		
<b>Fascicolo</b>	22	<b>“Traforo 1951. Pratiche ufficiali. 1951”</b>	[1950] -1952
		<p>Raccolta di informazioni su rappresentanti istituzionali e politici francesi. Trattative e studi per la ripartizione delle quote di finanziamento pubblico per la costruzione del Traforo erogabili dai governi italiano e francese. Rapporti con il Sindacato tecnico finanziario svizzero, in particolare sulla costituzione di una società di gestione internazionale per il Traforo. Rapporti tra André Rumpler e A. Casagrandi sul sistema di ventilazione del tunnel. Partecipazione di Renato Cordero Lanza di Montezemolo, come rappresentante del Sindacato tecnico finanziario italiano, alla riunione della Commissione intergovernativa presso il Ministère des Travaux Publics a Parigi (23-25 luglio 1951). Raccolta di fotografie (forse relative alla riunione della Sottocommissione intergovernativa a Chamonix, 7-8 febbraio 1950, a alla riunione della Commissione intergovernativa per la costruzione del Traforo a Roma, 16-19 gennaio 1950).</p> <p>Con corrispondenza, relazioni e perizie, documentazione contabile, fotografie e ritagli di giornale.</p> <p>96 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	8		
<b>Fascicolo</b>	23	<b>“ Tunnel. 1952. Rapports avec les Banques”</b>	1952
		<p>Rapporti con rappresentanti di istituti bancari, in particolare sul finanziamento del progetto del Traforo.</p> <p>Con corrispondenza, documentazione contabile e ritagli di giornale.</p> <p>79 cc.</p>	
		<b>Note</b>	
		<p>1) Un certo quantitativo di carte è numerato con cifra araba in lapis rosso in alto a destra, da n. 0 a n. 43. All'interno della cartellina originale sono elencati gli oggetti o il contenuto dei documenti numerati.</p>	
<b>Mazzo</b>	8		
<b>Fascicolo</b>	24	<b>“Tunnel du Mont-Blanc”</b>	1953 - 1957
		<p>Documentazione sulla convenzione italo svizzera per il Traforo del Gran San Bernardo, sulla convenzione italo francese, sul dibattito parlamentare in Alta Savoia e sulla ratifica della legge</p>	

di finanziamento dell'infrastruttura da parte del Parlamento francese. Documentazione sulla costituzione di una società concessionaria francese per la costruzione del tronco di tunnel del Traforo del Monte Bianco e sulla costituzione di una società concessionaria italiana, con bozze di statuto.

Con corrispondenza, pubblicazioni e ritagli di giornale.

293 cc.

<b>Mazzo</b>	8		
<b>Fascicolo</b>	25	<b>“Tunnel in corso. Dossier 5-c”</b>	1954 - 1955
		Documentazione sul progetto di traforo del Frejus. Documentazione sui lavori parlamentari presso i governi francese e svizzero relativi all'approvazione del progetto del Traforo del Monte Bianco. Con corrispondenza, relazioni, documentazione contabile, pubblicazioni e ritagli di giornale. 136 cc.	
<b>Mazzo</b>	8		
<b>Fascicolo</b>	26	<b>“S.n.”</b>	1934 - 1953
		Raccolta di pubblicazioni sul Traforo del Monte Bianco, la viabilità transalpina e la viabilità in generale, con cartografie. Con pubblicazioni.	
<b>Mazzo</b>	9		
<b>Fascicolo</b>	27	<b>“S.n.”</b>	1946 - 1957
		Raccolta di pubblicazioni, con relazioni tecniche, sul progetto del Traforo del Monte Bianco e sulla viabilità autostradale nazionale ed internazionale. Raccolta di carte topografiche del territorio interessato alla costruzione del Traforo. Con relazioni e pubblicazioni.	

**Mazzo** 9

**Fascicolo** 28

“S.n.”

1948 - 1953

Raccolta di pubblicazioni sul Traforo del Monte Bianco, la viabilità transalpina e la viabilità in generale, con cartografie.

Con pubblicazioni.

### **Note**

1) Si segnala la pubblicazione di A. Quaglia, A. Picot, V. Zignoli, Boudet, Monod, Olivetti, Lora Totino, Amoretti, *Entreprise*.

## *1.2. Corrispondenza con l'Italia ed estera*

<b>Mazzo</b>	9		
<b>Fascicolo</b>	29	<b>“Traforo. Corrispondenza col conte Lora. 1948-1949”</b>	1946 - 1950
		Rapporti con diversi corrispondenti. Rapporti tra Renato Cordero Lanza di Montezemolo e l'ingegnere Lora Totino, in particolare sulle partecipazioni finanziarie statali concedibili dai governi italiano, francese e svizzero per il Traforo. Con corrispondenza, fotografie e ritagli di giornale. 227 cc.	
		<b>Note</b>	
		1) Il fascicolo contiene una busta con fotografie.	
<b>Mazzo</b>	9		
<b>Fascicolo</b>	30	<b>“Traforo. Corrispondenza con Desailoud. 1948-49-50-51. Et Guichonnet”</b>	1947 - 1952
		Rapporti con rappresentanti istituzionali dell'Alta Savoia, in particolare Philippe Desailoud e Paul Guichonnet. Con corrispondenza. 92 cc.	
<b>Mazzo</b>	10		
<b>Fascicolo</b>	31	<b>“Traforo. Corrispondenza con Ginevra. 1948-49”</b>	1948 - 1950
		Rapporti con i sindacati tecnici finanziari francese e svizzero. Corrispondenza a carattere privato di Dino Lora Totino. Rassegna stampa. Con corrispondenza, relazioni e perizie, minute e ritagli di giornale. 245 cc.	
<b>Mazzo</b>	10		
<b>Fascicolo</b>	32	<b>“Traforo. Correspondance avec Geneve. 1950”</b>	1949 - 1950
		Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sul dibattito	



per la costituzione di una società pilota per la gestione del Traforo.

Con corrispondenza, relazioni e perizie, minute, documentazione contabile e ritagli di giornale.

103 cc.

**Mazzo** 10

**Fascicolo** 33 **“Traforo. 1951. Correspondance avec Genève”** 1950 - 1952

Rapporti con i sindacati tecnici finanziari francese e svizzero, in particolare sulle modalità di finanziamento del Traforo. Rassegna stampa.

Con corrispondenza, relazioni, minute e ritagli di giornale.

98 cc.

**Mazzo** 10

**Fascicolo** 34 **“Corrispondenza con Ginevra. 1952. Dossier 4d”** 1951 - 1953

Raccolta della corrispondenza intercorsa tra il Sindacato tecnico finanziario svizzero e rappresentanti istituzionali del governo cantonale di Ginevra, in particolare sulle modalità di finanziamento del Traforo.

Con corrispondenza.

31 cc.

**Mazzo** 10

**Fascicolo** 35 **“Traforo. Correspondance avec Paris. 1950”** 1949 - 1950

Raccolta della corrispondenza intercorsa tra il Sindacato tecnico finanziario francese e rappresentanti istituzionali. Progetto della sezione del tunnel del Traforo.

Con corrispondenza, relazioni e elaborati grafici.

43 cc.

**Mazzo** 10

**Fascicolo** 36 **“Traforo. Corrispondenza con l'Italia. 1950”** 1950

Rapporti con rappresentanti istituzionali italiani. Rapporti con progettisti.

Con corrispondenza.

58 cc.

**Mazzo** 10

**Fascicolo** 37

**“Traforo. 1951. Corrispondenza con l'Italia”**

1950 - 1952

Rapporti con diversi corrispondenti. Documentazione sull'accoglimento del progetto del Traforo da parte dell'opinione pubblica e negli ambienti istituzionali italiani. Rassegna stampa.

Con corrispondenza, pubblicazioni e ritagli di giornale.

115 cc.

**Mazzo** 11

**Fascicolo** 38

**“Corrispondenza con Torino. 1952. Dossier 4-f”**

[1951] - 1952

Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sul preventivo fornito dalla società di costruzioni Borie per lo scavo del tronco francese del Traforo. Trattative per il finanziamento del Traforo. Studi ed ipotesi sulla ripartizione della quota di capitale azionario per il finanziamento dell'infrastruttura. Organizzazione della riunione della Commissione intergovernativa per la firma della Convenzione internazionale per la costruzione del Traforo (21 febbraio 1952).

Con corrispondenza, relazioni, minute, documentazione contabile, elenchi e ritagli di giornale.

132 cc.

## 2. Compagnie d'entreprises du Mont Blanc (CEMB)

Prima della costituzione delle società di gestione del Traforo, italiana e francese, l'ingegnere Lora Totino, con la collaborazione di Renato Cordero di Montezemolo, costituì la Compagnie d'entreprises du Mont Blanc, allo scopo di finanziare e realizzare varie infrastrutture transalpine, che si mantenne in attività per circa un decennio e che avrebbe potuto diventare il modello delle società di gestione predette.

La serie si compone di undici fascicoli e raccoglie documentazione databile dal 1948 al 1958.

**Mazzo** 11

**Fascicolo** 39 **“Montezemolo. C.ie d'Entreprises du Mont Blanc. Administration 1950. Administration 1951. Pieces justificatives numérotées de 1 à 78”** 1948 - 1952

Relazioni con diversi corrispondenti. Gestione finanziaria della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc.

Con corrispondenza, documentazione contabile e documentazione fiscale.

235 cc.

**Mazzo** 11

**Fascicolo** 40 **“R. Montezemolo. C.ie d'Enterprise du Mont-Blanc, Société Ind. Matricage. Actes officiels, cession des partes. Rapports C.E.M.B. et C.T.V.B.”** 1948 - 1953

Costituzione e amministrazione della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc.

Con corrispondenza, relazioni, minute, pubblicazioni e ritagli di giornale.

111 cc.

**Mazzo** 11

**Fascicolo** 41 **“C.ie d'Entr. du M. Blanc. 1952. Administration”** 1948 - 1955

Rapporti con diversi corrispondenti. Gestione finanziaria della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc, con un registro di cassa per gli anni 1948-1956.

Con corrispondenza, documentazione contabile e documentazione fiscale.

127 cc.

<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	42	<b>“Impots”</b>	1951 - 1954
		Assolvimento degli obblighi fiscali gravanti sulla Compagnie d'entreprises du Mont Blanc. Con corrispondenza, documentazione contabile, documentazione fiscale e ritagli di giornale. 108 cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	43	<b>“C.ie d'Enterprises du M. Blanc. 1953. Administration”</b>	1953
		Costituzione e amministrazione della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc. Con corrispondenza, documentazione contabile e documentazione fiscale. 58 cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	44	<b>“C.E.M.B. Administration 1954. Dossier 1e”</b>	1954
		Costituzione e amministrazione della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc. Con corrispondenza e documentazione fiscale. 37 cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	45	<b>“C.E.M.B. Administration 1955. Dossier 2-b-e”</b>	1954 - 1956
		Costituzione e amministrazione della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc. Con corrispondenza e documentazione fiscale. 32cc.	

<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	46	<b>“C.E.M.B. 1955. Liquidation. Dossier 3a”</b>	1955 - 1958
		Liquidazione della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc. Con corrispondenza, relazioni, documentazione fiscale e pubblicazioni. 64cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	47	<b>“Entr.s Mont-Blanc”</b>	1948 - 1956
		Registro delle entrate e delle uscite della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc per gli anni 1948-1956. 50 cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	48	<b>“Compagnie d'Entreprises du Mont Blanc [...]. Journal General”</b>	1948 - 1956
		Registro "Journal general" di cassa della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc per gli anni 1948-1956. 100 cc.	
<b>Mazzo</b>	12		
<b>Fascicolo</b>	49	<b>“Compagnie d'Entreprises du Mont Blanc [...]. Livre des Inventaires”</b>	1948 - 1956
		Registro "Livre des inventaires" con i bilanci della Compagnie d'entreprises du Mont Blanc per gli esercizi anni 1948-1956. 50 cc.	

### 3. Progetti imprenditoriali nel comprensorio del Monte Bianco

L'ingegnere Lora Totino, già impegnato in attività imprenditoriali legate al turismo sul massiccio del Monte Bianco, non trascurò le opportunità che il progetto del Traforo avrebbero potuto offrire in tal senso.

Sostenne quindi altri progetti, come la costruzione di una teleferica sull'Aiguille du Midi o di una galleria stradale a collegamento della Val Pellice, in Piemonte, con la Valle del Guil francese, sfruttabile anche per l'approvvigionamento di energia elettrica con apposite infrastrutture.

La serie si compone di quattordici fascicoli e raccoglie documentazione databile dal 1946 al 1966.

**Mazzo** 13

**Fascicolo** 50      **“R. m. C.E.M.B.”**      1950 - 1952

Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sul finanziamento del progetto di costruzione di una teleferica sull'Aiguille du Midi e sui rapporti finanziari intercorsi tra la Compagnie d'entreprises du Mont Blanc e la Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche (CTVB).

Con corrispondenza e elaborati grafici.

77 cc.

**Mazzo** 13

**Fascicolo** 51      **“C.ie d'Enterprises du Mont Blanc. Actes officiels. Parts C.T.V.B. Dossier 2d”**      1948 - 1950

Rapporti con diversi corrispondenti. Costituzione della Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche (CTVB).

Con corrispondenza, relazioni e pubblicazioni.

57 cc.

**Mazzo** 13

**Fascicolo** 52      **“S.n.”**      1948 - 1950

Progetti di statuto della Compagnie international du tunnel du Mont Blanc. Elaborati di valutazione del Dipartimento del commercio e dell'industria del Cantone di Ginevra.

Con corrispondenza, relazioni e documentazione contabile.

162 cc.

<b>Mazzo</b>	13		
<b>Fascicolo</b>	53	<b>“Traforo. 1949-1951. Sindacato italiano”</b>	1949 - 1957
		Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sulla costituzione di una società internazionale per la costruzione e la gestione del Traforo del Monte Bianco, con progetti di organizzazione. Con corrispondenza e relazioni. 73 cc.	
<b>Mazzo</b>	13		
<b>Fascicolo</b>	54	<b>“Traforo. 1952. 4° trimestre in corso. Preparazione Commissione finale”</b>	[1946] - 1966
		Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sulla costituzione della Compagnie international du Tunnel du Mont Blanc. Documentazione sui piani di finanziamento francese e svizzero per il Traforo e la Compagnie. Con corrispondenza, relazioni, minute e documentazione contabile. 314 cc.	
<b>Mazzo</b>	13		
<b>Fascicolo</b>	55	<b>“Traforo del M. Bianco. Sentenza del Tribunale. Atti di Appello. Documenti per precisare il Quantum con la S.tà.”</b>	[1946] - 1966
		Azione giudiziaria promossa da Renato Cordero Lanza di Montezemolo contro l'ingegnere Dino Lora Totino, la Società italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. e la Società italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., per il riconoscimento di una percentuale sul valore di alcuni terreni e fabbricati antistanti l'imbocco del Traforo, originariamente acquistati da Lora Totino e venduti alla Società italiana per il Traforo del Monte Bianco. Con corrispondenza, relazioni, minute, documentazione contabile e pubblicazioni. 307 cc.	

### **Note**

1) Il fascicolo contiene un'agenda con la contabilità delle spese sostenute dal conte Lora Totino negli anni 1946-1953, verosimilmente compilata da Renato Cordero Lanza di Montezemolo.

<b>Mazzo</b>	14		
<b>Fascicolo</b>	56	<b>“Traforo del M. Bianco. 1959. Terreni e scavi in galleria”</b>	1949 - 1960
		Azione giudiziaria promossa da Renato Cordero Lanza di Montezemolo contro l'ingegnere Dino Lora Totino, la Società italiana per il Traforo del Monte Bianco S.p.A. e la Società italiana per Condotte d'Acqua S.p.A., per il riconoscimento di una percentuale sul valore di alcuni terreni e fabbricati antistanti l'imbocco del Traforo, originariamente acquistati da Lora Totino e venduti alla Società italiana per il Traforo del Monte Bianco. Con corrispondenza e relazioni. 235 cc.	
<b>Mazzo</b>	14		
<b>Fascicolo</b>	57	<b>“Originali. Questione Azioni C. T. V. B. (Maître André Bruguière). M.me Aldríc, 60 Rue des Vignes - Paris XVI (4° piano) AUT 87.71”</b>	1950 - 1961
		Azione giudiziaria promossa da Renato Cordero Lanza di Montezemolo contro la Compagnie des telepheriques de la Vallée Blanche (CTVB) per la restituzione della quota di capitale azionario da lui sottoscritta al momento della costituzione della società. Con corrispondenza, relazioni, minute, atti costitutivi e ritagli di giornale. 235 cc.	
<b>Mazzo</b>	14		
<b>Fascicolo</b>	58	<b>“Marchés avec la Comp. Funiculaires Montagne”</b>	1947 - 1951
		Rapporti con la Compagnie française de funiculaires de Montaigne e con diversi fornitori, in particolare sul progetto di costruzione della teleferica sull'Aiguille du Midi e al piano di finanziamento dell'opera. Con corrispondenza, relazioni, e documentazione contabile. 213 cc.	
<b>Mazzo</b>	14		
<b>Fascicolo</b>	59	<b>“Telepherique. 1951. I”</b>	1948 - 1951
		Progetto di costruzione di una teleferica sull'Aiguille du Midi.	



Documentazione relativa alla gestione della Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche (CTVB).

Con corrispondenza, relazioni, e documentazione contabile.

231 cc.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 60

**“Téléphérique Aguille du Midi. 1950”**

1949 - 1950

Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sul progetto di costruzione della teleferica sull'Aguille du Midi.

Con corrispondenza e relazioni.

111 cc.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 61

**“Telepherique de l'Aguille du Midi. 1952-II. Dossier 1b”**

1951 - 1953

Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sul progetto di costruzione della teleferica sull'Aguille du Midi. Elaborati di progetto dell'impianto. Studi per il finanziamento dell'opera.

Con corrispondenza, relazioni, documentazione contabile e elaborati grafici.

138 cc.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 62

**“Rag. Bianchi. Dossier 3A”**

1947 - 1957

Proposta di partecipazione societaria alla Società per il Traforo del Monte Bianco nella Autovie venete S.p.A. Rapporti con diversi corrispondenti relativi a operazioni di recupero di relitti navali. Corrispondenza a carattere privato. Rassegna stampa.

Con corrispondenza, relazioni, elenchi e ritagli di giornale.

64 cc.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 63

**“Strada di Valico fra l'Italia e la Francia dalla Val Pellice alla Valle del Guil e utilizzazione idroelettrica Pellice-Guil”**

1948 - 1956

Progetto di costruzione di una galleria stradale sotto il Colle

della Croce, a collegamento della Val Pellice con la valle del Guil francese, e di infrastrutture accessorie, con carte topografiche e relazioni tecniche relative a tracciati di impianti idroelettrici.

Con corrispondenza, relazioni, minute, elaborati grafici e pubblicazioni.

64 cc.

### **Note**

1) Con la pubblicazione di Arnaldo Pittavino (a cura), *Torino-Marsiglia per il Colle della Croce*, Torre Pellice, 1956

## Attività imprenditoriali e consulenze diverse

Precedentemente e contemporaneamente all'attività di segretario svolta per i sindacati tecnici finanziari per il Traforo del Monte Bianco, Renato Cordero di Montezemolo svolse anche quelle di imprenditore e consulente per aziende, con uno spiccato interesse per l'export verso la Francia.

La serie si compone di quattordici fascicoli e raccoglie documentazione databile dal 1946 al 1962, con documentazione dal 1931.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 64 “Associazione Educatrice Italiana” 1931 - 1962

Incarico di revisore contabile presso l'Association educatrice franco italiana.

Con corrispondenza, elenchi, documentazione contabile e pubblicazioni.

42 cc.

### Note

1) Con le pubblicazioni: *Erezione in Ente Morale della Associazione Educatrice Italiana. Sede: Roma (Regio Decreto 12 Agosto 1927 N. 1560 pubblicato in sunto nella Gazz. Uff. del 5 Settembre 1927 A. V° N. 205 [...]);* Henri Daniel-Rops, *Une œuvre de fraternité humaine*, s.l., s.d.

**Mazzo** 15

**Fascicolo** 65 “Mediterranea Scambi” 1939 - 1955

Amministrazione come consigliere delegato presso Mediterranea Scambi S.A. Corrispondenza a carattere privato.

Con corrispondenza, relazioni, minute, modulistica e ritagli di giornale.

124 cc.

### Note

1) Con la pubblicazione: *Avocazione allo Stato dei profitti di guerra a dei profitti eccezionali di speculazione (Regio decreto legislativo 27 maggio 1946, n. 436 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 133-1 del 10 giugno 1946). Istruzioni*, Roma, 1946

<b>Mazzo</b>	15		
<b>Fascicolo</b>	66	<b>“1. Clairdam. Foyer de l'Art. Rosenberg”</b>	1946 - 1947
		<p>Consulenze per l'esportazione in Francia di frutta, per la vendita in di alcolici, di cosmetici e di giocattoli prodotti in Italia, per la vendita di arredi ed oggetti d'antiquariato e per l'avvio di una manifattura tessile. Rapporti con diversi corrispondenti per la costituzione della società d'intermediazione d'affari Clairdam; Rapporti con diversi corrispondenti per la costituzione della ditta "Il focolare dell'arte".</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, elenchi, minute e pubblicazioni.</p> <p>50 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	15		
<b>Fascicolo</b>	67	<b>“Parfums Lora. 1947-48. Dossier 4d”</b>	1946 - 1948
		<p>Consulenza per la vendita in Francia di prodotti cosmetici; Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare con l'ingegnere Dino Lora Torino, sulla produzione in Francia di capi d'abbigliamento. Corrispondenza a carattere privato.</p> <p>Con corrispondenza, relazioni, elenchi, modulistica e documentazione contabile.</p> <p>33 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	16		
<b>Fascicolo</b>	68	<b>“S. A. André Citroën”</b>	1946 - 1949
		<p>Consulenza per l'importazione dalla Francia di materie prime e semilavorati per l'industria meccanica.</p> <p>Con corrispondenza, modulistica, documentazione contabile, fatture e buoni d'ordine per merci.</p> <p>138 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	16		
<b>Fascicolo</b>	69	<b>“Carpano”</b>	1947 - 1959
		<p>Consulenza per l'esportazione, per la produzione e per la vendita di alcolici in Francia.</p> <p>Con corrispondenza, modulistica, documentazione contabile, buoni d'ordine per merci e pubblicazioni.</p>	

177 cc.

**Mazzo** 16

**Fascicolo** 70 **“CISI. Sciandra”** 1947 - 1948

Consulenza per l'importazione dalla Francia di rottami in ferro per l'industria siderurgica. Consulenza per la vendita in Francia di prodotti manifatturieri tessili, e di apparecchiature fotografiche.

Con corrispondenza, minute e campioni di tessuto.

22 cc.

**Mazzo** 16

**Fascicolo** 71 **“Fincosit”** 1947 - 1951

Consulenza per la Società italiana finanziaria per costruzioni (Fincosit). Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare sull'esecuzione del Traforo del Monte Bianco.

Con corrispondenza, minute, elenchi, documentazione contabile e ritagli di giornale.

23 cc.

**Mazzo** 16

**Fascicolo** 72 **“Fincosit. Galleria Monte Bianco”** 1949

Progetto di allestimento del cantiere del Traforo del Monte Bianco a cura della Fincosit. Elaborati tecnici e di progetto del Sindacato tecnico finanziario francese.

Con corrispondenza, relazioni e elaborati grafici.

45 cc.

### **Note**

1) Il fascicolo contiene un sottofascicolo del Syndicat d'études pour le percement du Mont Blanc con una relazione tecnica, materiale cartografico e progettuale relativo al Traforo. Analoga documentazione è presente a nome della Fincosit (con il titolo *Studio del cantiere*).

<b>Mazzo</b>	16		
<b>Fascicolo</b>	73	<b>“R. Sejournet”</b>	1948 - 1952
		<p>Amministrazione e liquidazione della Société industrielle de matricage, finalizzata alla produzione e vendita di semilavorati metallici. Rapporti con diversi corrispondenti, in particolare con il procuratore Robert Sejournet, con l'amministrazione tributaria e gli enti previdenziali francesi, e con la Banque des intérêts français. Contabilità della società. Con un sottofascicolo <i>S.te Ind. De Matricage. 1 janvier 1949.</i></p> <p>Con corrispondenza, relazioni, minute, documentazione contabile, modulistica, pubblicazioni e ritagli di giornale.</p> <p>241 cc.</p>	
		<b>Note</b>	
		<p>1) Il fascicolo contiene varie copie della pubblicazione <i>Le publicateur légal. Journal officiel d'annonces judiciaires et légales paraissant le lundi et le jeudi</i> datate dal 1948 al 1952.</p>	
<b>Mazzo</b>	17		
<b>Fascicolo</b>	74	<b>“Société Industrielle de Matricage [...]. Decision collective”</b>	1948 - 1952
		<p>Registro delle "Decision collective" del consiglio dei soci della Société industrielle de matricage per gli anni 1948-1952.</p> <p>113 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	17		
<b>Fascicolo</b>	75	<b>“Société Industrielle de Matricage [...]. Journal General”</b>	1948 - 1951
		<p>Registro "Journal general" di cassa della Société industrielle de matricage per gli anni 1948-1951.</p> <p>150 cc.</p>	
<b>Mazzo</b>	17		
<b>Fascicolo</b>	76	<b>“Société Industrielle de Matricage [...]. Livre des Inventaires”</b>	1948 - 1951
		<p>Registro "Livre des inventaires" con bilanci della Société industrielle de matricage per gli esercizi anni 1948-1951.</p> <p>100 cc.</p>	

**Mazzo** 17

**Fascicolo** 77 **“S.A. des Automobiles Peugeot”** 1948

Consulenza per l'importazione dalla Francia di semilavorati per l'industria meccanica. Consulenza per la vendita in Francia di apparecchiature elettromeccaniche per l'industria automobilistica.

Con corrispondenza, elenchi e pubblicazioni.

6 cc.

## Famiglia

Nell'archivio è pervenuto anche un album di fotografie che si discosta un po' dal resto della documentazione conservata.

È particolarmente pregevole, sia nella rilegatura, purtroppo in precarie condizioni di conservazione, sia per le fotografie che contiene, relative ad ufficiali di vari corpi di armata ex allievi dell'Accademia militare di Modena.

È probabile che costituisse un prezioso "ricordo di famiglia" per Renato Cordero Lanza di Montezemolo, non escludendo l'ipotesi che tra uno dei ritratti presenti si celi quello del padre.

**Mazzo** 18

**Fascicolo** 78 "S.n." s.d.

Album fotografico contenente ritratti di militari ex allievi dell'Accademia di Modena.

### Note

1) Potrebbe essere databile tra la seconda metà del XIX secolo e la prima metà del XX secolo.



Parte III  
**Indici, bibliografia**



## Indice dei nomi di persona

Negli indici sono compresi tutti i nomi di persona, di enti, istituti, soggetti economici e collettivi che sono stati rilevati in sede di schedatura dell'archivio e che possono essere presenti nel testo dell'inventario.

Sono stati esclusi solamente il nome di Renato Cordero Lanza di Montezemolo (che nell'inventario è spesso sottointeso), quello dell'ingegnere Dino Lora Totino e l'indicazione dei vari sindacati tecnici finanziari, in quanto molto frequenti nel complesso documentario.

In taluni casi sono state riscontrate difficoltà di lettura dei documenti originali, pertanto alcuni termini potrebbero non essere corretti o presentare varianti. Ad alcuni cognomi di persona non è stato possibile affiancare un nome di battesimo, nei casi dubbi i termini sono stati inseriti tra parentesi quadre.

Accanto a ciascun nome presente nei due indici è riportato il numero del faldone (m.) e del fascicolo al suo interno (f.), in cui si trova il documento a cui riferisce.

A Prato Carlo	m. 7 f. 20
Alaimo Gerlando	m. 15 f. 65
Alaria Pietro	m. 13 f. 55
Aldric François	m. 14 f. 57
Amerio Angelo ( <i>Società italiana Milangili brevetti invenzioni (SIMBI) e Société industrielle de matricage</i> )	m. 16 f. 68
Anselmetti Giancarlo	m. 13 f. 55
Archinard André ( <i>Département du Commerce et de l'Industrie di Ginevra</i> )	m. 10 f. 31
Baticle E. ( <i>Ministere des Travaux publics et des Transports</i> )	m. 15 f. 66
Baticle de Rochette Marthe	m. 2 f. 4
Baudouin Paul	m. 2 f. 5
Baumé P.	m. 2 f. 4
Becchia ( <i>Société anonyme André Citroën</i> )	m. 16 f. 68
Béchet Fernand	m. 7 f. 20
Benecchi Corrado	m. 15 f. 65
Benvenuti Pio	m. 7 f. 20
Bergagna Laura	m. 38 f. 38
Bettman D.	m. 2 f. 5
Bianchi Giovanni ( <i>Società Aquila</i> )	m. 15 f. 62

Bicot Albert ( <i>Conseille National di Ginevra</i> )	m. 10 f. 31
Bolens E. [o Francis]	m. 2 f. 5; m. 11 f. 38
Bonarelli [Guido]	m. 2 f. 5; m. 11 f. 38
Boncompagni Ludovisi Gregorio	m. 5 f. 14
Borie André ( <i>Société d'entreprises de travaux publics e Syndicat pour le percement du Mont Blanc di Parigi</i> )	m. 2 f. 4; m. 10 f. 33
Bossard A. ( <i>Département du Commerce et de l'Industrie di Ginevra</i> )	m. 10 f. 32, 33
Bosso ( <i>Société Anonyme André Citroën</i> )	m. 16 f. 68
Boyer M.	m. 16 f. 73
Brinatti Lorenzo	m.7 f.20
Brivonesi [Bruno]	m. 7 f. 20; m. 11 f. 38
Bruguiere Jean	m. 14 f. 57
Brusasca Giuseppe ( <i>Sottosegretariato agli Affari Esteri di Roma</i> )	m. 2 f. 5; m. 10 f. 31
Budin ( <i>Société Anonyme André Citroën</i> )	m. 16 f. 68
Camino Sidney Waldemar	m. 16 f. 70
Caquot A.	m. 2 f. 4
Carlevaro Ugo	m. 13 f. 55
Cartier [Georges]	m. 7 f. 20
Casagrandi A.	m. 8 f. 22
Caveri Severino	m. 2 f. 5; 22
Céalis Guy	m. 16 f. 69
Chamagne	m. 16 f. 68
Chiostergi Giuseppe	m. 8 f. 22
Chouquer R.	m. 7 f. 20
Ciasca Raffaele ( <i>Senato della Repubblica italiana</i> )	m. 15 f. 65
Cittanova J. ( <i>Ditta La Méditerranéenne d'exportation</i> )	m. 16 f. 71
Clairsin Jules ( <i>Société Clairdam agences générales import-export</i> )	m. 15 f. 66
Codacci Pisanelli Giuseppe	m. 7 f. 20
Comangi L.	m. 2 f. 5

Confalonieri	<b>m. 2 f. 5</b>
Cordero di Montezemolo Roberto	<b>m. 15 f. 62</b>
Cordero Lanza di Montezemolo Andrea	<b>m. 15 f. 65</b>
Cordero Lanza di Montezemolo Manfredi	<b>m. 7 f. 20</b>
Corpechot Etienne	<b>m. 14 f. 57</b>
Corsi Cesare	<b>m. 13 f. 55</b>
Cortese L.	<b>m. 11 f. 38</b>
Couelle Jacques	<b>m. 2 f. 4</b>
Cuttica Francesco	<b>m. 1 f. 2</b>
Dal Pin Luigi ( <i>Carpano</i> )	<b>m. 2 f. 4</b>
Darsa ( <i>Société Anonyme des Automobiles Peugeot</i> )	<b>m. 17 f. 77</b>
De Biederman André ( <i>Société financière percement du Mont Blanc S.p.A. e Régie Générale de Chemins de Fer et Travaux Publics</i> )	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 32</b>
De Boissieu Albert	<b>m. 11 f. 38</b>
De Flers François	<b>m. 2 f. 5</b>
De Francesco Giovanni	<b>m. 1 f. 2</b>
De Francisco [Lorenzo]	<b>m. 7 f. 20; m. 11 f. 38</b>
De Gasperi Alcide	<b>m. 8 f. 22</b>
De Luze Jacques	<b>m. 16 f. 69</b>
De Menthon François	<b>m.1 f. 2</b>
De Panafieu François	<b>m. 2 f. 5</b>
De Panafin François	<b>m. 15 f. 62</b>
De Scalzi Piero ( <i>Mediterranea Scambi S.A.</i> )	<b>m. 15 f. 65</b>
De Seroux F.	<b>m. 16 f. 70</b>
Degrave Jean	<b>m. 16 f. 69</b>
Del Prato Luigi ( <i>Foyer de l'Art</i> )	<b>m. 15 f. 66</b>
Dematteis Amalia, detta "Juccia"	<b>m. 15 f. 65</b>
DesailLOUD Philippe ( <i>Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche</i> )	<b>m. 2 f. 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 9 f. 30; m. 10 f. 32; m. 14 f. 57</b>
Donini Ferretti Arduino	<b>m. 14 f. 57</b>

Drevet Ch.	m. 16 f. 69
Dufournet	m. 2 f. 5
Duran [L.]	m. 16 f. 73
Eisenhower Dwight D.	m. 5 f. 14
Farinet Paolo ( <i>Gruppo parlamentare di amicizia italo-francese</i> )	m.2 f.4, 5; m.7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 11 f. 38
Ferrari Annita Maria	m. 15 f. 64
Ferrero Riccardo	m. 16 f. 69
Figliera Roger ( <i>Automobiles Simca</i> )	m. 7 f. 20
Forte Hamlet ( <i>Compagnie des Téléphériques de la Vallée Blanche</i> )	m. 14 f. 57; m. 16 f. 73
Forte [Henry]	m. 7 f. 20
Françon Alfred	m. 2 f. 4
Frate Ettore	m. 7 f. 20
Fresia Luigi	m. 2 f. 5; m. 5 f. 14
Fresia Giuseppe	m. 2 f. 5
Gallienne Georges	m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20
Gasparotto Luigi	m. 8 f. 22
Genty de Quincy Jacques	m. 2 f. 4
Gex M. ( <i>Ponts et chaussées Ministère des Travaux Publics des Transports dell'Alta Savoia</i> )	m. 7 f. 20
Ghiron Aurelio	m. 15 f. 67
Giovi Silvio	m. 1 f. 1
Girardin D.	m. 16 f. 69
Giustiniani	m. 2 f. 5
Gros Henry ( <i>Société de Banque Suisse di Ginevra</i> )	m. 10 f. 31, 32
Guerra Paolo Luigi	m. 15 f. 65
Guichonnet Paul	m. 1 f. 2; m. 2 f. 4; m. 9 f. 30
Guillerot André	m. 14 f. 57
Haemmerli Richard J. ( <i>Martins Bank Limited</i> )	m. 7 f. 20

Herel [Maître]	m. 16 f. 71
Hermil A.	m. 2 f. 5
Innocenti Silvio	m. 11 f. 38
Innocenti Tina	m. 11 f. 38
Jacomoni di San Savino Francesco ( <i>Ambasciata d'Italia a Parigi</i> )	m. 7 f. 20; m. 13 f. 55
Jovinelli Gerardo	m. 15 f. 66
Kdlaitis G. C.	m. 15 f. 62
Kemlin R.	m. 16 f. 69
Lais Alberto	m. 15 f. 62
Lavau M.	m. 16 f. 69
Le Gambier Jean	m. 14 f. 57
Lemaire Marcel	m. 15 f. 67
Lerbret Marcel	m. 15 f. 62
Lesprit Julien ( <i>Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche</i> )	m. 14 f. 57
Lowinger Paul F.	m. 1 f. 2
Lupo ( <i>Banque française et italienne pour l'Amerique du Sud</i> )	m. 16 f. 71
Marani Camillo ( <i>Carpano</i> )	m. 16 f. 69
Marquardt Carlo Werner	m. 1 f. 2
Martel Louis	m. 2 f. 5
Mauturat ( <i>Société Anonyme André Citroën</i> )	m. 16 f. 68
Mazzucchi E. J.	m. 15 f. 66
Medici del Vascello Luigi ( <i>Società italiana finanziaria per costruzioni</i> )	m. 16 f. 71
Medici del Vascello Giacomo	m. 16 f. 71
Mengoli Olimpia	m. 15 f. 65
Millorit A.	m. 16 f. 73

Moch Jules	m. 2 f. 5
Morabito Ugo	m. 2 f. 5
Morel E. ( <i>Ponts et chaussées, Ministère des Travaux Publics ... dell'Alta Savoia</i> )	m. 7 f. 20
Mosso Vittorio	m. 5 f. 14
Motura	m. 16 f. 68
Mourral Henri ( <i>Banque des intérêts français</i> )	m. 2 f. 5; m. 14 f. 57
Orelli C.	m. 15 f. 66
Orsi Alessandro	m. 13 f. 55
Panetti Modesto ( <i>Senato della Repubblica italiana</i> )	m. 2 f. 4, 5
Paon Marcel	m. 15 f. 64
Peretti Luigi ( <i>Politecnico di Torino</i> )	m. 2 f. 4
Perotti Tancredi	m. 1 f. 2
Perreard François	m. 16 f. 73
Petitjean Laurence	m. 16 f. 73
Pianta Georges	m. 7 f. 20
Piazza Giuseppe ( <i>Politecnico di Torino</i> )	m. 1 f. 1; m. 2 f. 4, 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 10 f. 33; m. 11 f. 38 m. 15 f. 65
Picarelli Giorgio	m. 15 f. 65
Piccardi Leopoldo	m. 2 f. 4
Picot Albert ( <i>Conseil d'État del Cantone di Ginevra</i> )	m. 2 f. 4
Piermartiri Alessandro ( <i>Intendenza di Finanza di Roma</i> )	m. 15 f. 65
Pighetti de Rivasso	m. 7 f. 20
Pigozzi H. T.	m. 7 f. 20
Pineau Christian ( <i>Ministère des Travaux Publics della Repubblica francese</i> )	m. 2 f. 4, 5
Pittavino Arnaldo	m. 15 f. 63
Poma Piero	m. 15 f. 66
Pozzoli Edoardo	m. 15 f. 66
Pugin Antoine	m. 10 f. 31



Quaglia Andrea	<b>m.1 f. 2</b>
Quaroni Pietro ( <i>Ambasciata d'Italia a Parigi</i> )	<b>m. 2 f. 5; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22</b>
Ravanel Jean ( <i>Ministère des Travaux Publics ... dell'Alta Savoia</i> )	<b>m. 7 f. 20</b>
Recchi E.	<b>m. 2 f. 4</b>
Reggiani Antonio	<b>m. 15 f. 65</b>
Rehfous Marcel ( <i>Syndicat d'etudes pour le percement du Mont Blanc di Ginevra</i> )	<b>m. 10 f. 31, 33; m. 11 f. 38</b>
Ricardi di Netro Federico ( <i>Società italiana per Traforo del Monte Bianco S.p.A.</i> )	<b>m. 2 f. 4; m. 7 f. 20</b>
Rops Daniel	<b>m. 7 f. 20</b>
Roullier Jean Frédéric	<b>m. 2 f. 5; m. 5 f. 14; m.7 f.20; m. 10 f. 31, 32, 33</b>
Rumpler A.	<b>m. 2 f. 5; m. 8 f. 22; m. 10 f. 32; m. 11 f. 38</b>
Russo Frattasi Alberto	<b>m. 13 f. 55</b>
Sarzano Guido ( <i>Cooperativa ricostruzione Piemonte</i> )	<b>m. 1 f. 2</b>
Sasserno Edoardo	<b>m. 15 f. 66</b>
Sciandra Marcel	<b>m. 16 f. 70</b>
Sejournet Robert	<b>m. 16 f. 73</b>
Sola Bartolomeo ( <i>Carpano</i> )	<b>m. 16 f. 69</b>
Soldati Vincenzo ( <i>Società italiana finanziaria per costruzioni</i> )	<b>m. 16 f. 71</b>
Sozzi F.	<b>m. 16 f. 68</b>
Sozzi V.	<b>m. 16 f. 68</b>
[Stampacchia Mario]	<b>m. 7 f. 20</b>
Thouard Jean	<b>m. 16 f. 69</b>
Thouard Auguste	<b>m. 16 f. 69</b>
Ticca, Gianni	<b>m. 2 f. 5</b>
Treina Jean ( <i>Syndicat d'etudes pour le percement du Mont Blanc di Ginevra</i> )	<b>m. 2 f. 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 31, 32, 33; m. 11 f. 38</b>
Tupini Umberto ( <i>Ministero dei Lavori Pubblici della Repubblica italiana</i> )	<b>m. 2 f. 5; m. 10 f. 31</b>

Turati Silvio ( <i>Carpano</i> )	<b>m. 16 f. 69</b>
Turati Attilio	<b>m. 16 f. 69</b>
Valletta Vittorio ( <i>FIAT S.p.A.</i> )	<b>m. 2 f. 4</b>
Vezzetti Guido	<b>m. 2 f. 4</b>
Visentini Marco	<b>m. 2 f. 5; m. 11 f. 38</b>
Zaaruolo, Domenico	<b>m. 13 f. 55</b>
Zanchi Camillo	<b>m. 16 f. 69</b>
Zignoli Vittorio ( <i>Politecnico di Torino</i> )	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 8 f. 22; m. 13 f. 55</b>
Zini Lamberti Gaetano	<b>m. 13 f. 55; m. 14 f. 57</b>
Zoppi	<b>m. 2 f. 5</b>

## Indice di Enti, Istituti, collettivi

A. et J. Thouard	m. 16 f. 69
Ambasciata d'Italia, <i>Parigi</i>	m. 2 f. 5; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 13 f. 55
American and european agencies inc.	m. 15 f. 65
Amphitrite	m. 15 f. 66
Association educatrice franco italienne	m. 15 f. 64
Associazione educatrice italiana	m. 15 f. 64
Automobiles Simca (Fighiera Roger Presidente)	m. 7 f. 20
Automobile club de l'Ile de France, <i>Parigi</i>	m. 7 f. 20
Banque des intérêts français	m. 2 f. 5; m. 14 f. 57
Banque française et italienne pour l'Amerique du Sud	m. 16 f. 71
Commission d'histoire de l'Occupation et de la Libération de la France	m. 2 f. 4
Compagnie d'entreprises du Mont-Blanc (CEMB)	m. 11 f. 39, 40, 41; m. 12 f. 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49; m. 13 f. 50
Compagnie des téléphériques de la Vallée Blanche (CTVB), <i>Chamonix</i>	m. 2 f. 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 10 f. 32; m. 14 f. 57; m. 16 f. 73
Compagnie miniere de l'Oubangui del conte Pinci	m. 16 f. 69
Compagnia ricuperi alto mare Ricalmare	m. 15 f. 62
Conseil d'Etat, <i>Ginevra</i>	m. 2 f. 4; m. 16 f. 73
Conseil national, <i>Ginevra</i>	m. 10 f. 31
Conseil général des Ponts et Chaussées	m. 7 f. 20
Consolidated pneumatic tool Co.	m. 1 f. 2
Cooperativa ricostruzione Piemonte (CoRiPi)	m. 1 f. 2
Departement du Commerce et de l'Industrie, <i>Ginevra</i>	m. 2 f. 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 31, 32, 33; m. 11 f. 38
Departement du Travail, de l'Hygiène et de l'Assistance publique, <i>Ginevra</i>	m. 10 f. 31
E. Martinazzi e C. S.p.A.	m. 16 f. 69

Etablissements Marcel Sciandra produits sidérurgiques	m. 16 f. 70
Études et entreprises	m. 16 f. 69
Fabbrica G.ppe B.no Carpano	m. 2 f. 4; m. 16 f. 69
Fabbrica giocattoli metallici e meccanici (INCO)	m. 15 f. 66
Fabbrica italiana automobili Torino S.p.A. (FIAT)	m. 7 f. 20 m. 2 f. 4
Ferramenta e metalli S.A., <i>Napoli</i>	m. 15 f. 66
Foyer de l'Art	m. 15 f. 66
Gruppo parlamentare di amicizia italo-francese	m. 7 f. 20
Heritiers de René Lavau	m. 16 f. 69
Industria frutta essiccata (IFE)	m. 15 f. 66
Industrial plants corporation	m. 1 f. 2
Ing. E. Recchi costruzioni edili, stradali, idroelettriche ...	m. 2 f. 4
Intendenza di Finanza, <i>Roma</i>	m. 15 f. 65
La méditerranéenne d'exportation	m. 16 f. 71
Martins bank limited	m. 7 f. 20
Mediterranea scambi S.A.	m. 15 f. 65
Ministère des Travaux Publics et des Transports et du Tourisme, <i>Parigi</i>	m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20; m. 15 f. 66
Ministero dei Lavori Pubblici, <i>Roma</i>	m. 2 f. 5; m. 10 f. 31
Nuovo circolo degli scacchi, <i>Roma</i>	m. 5 f. 14
Otral di Orelli e Traldi	m. 15 f. 66
Politecnico di Torino	m. 2 f. 4, 5; m. 5 f. 14; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 33; m. 11 f. 38; m. 13 f. 55
Rappresentanze industriali Piemonte (RIP), <i>Torino</i>	m. 1 f. 2

Régie générale des chemins de fer et travaux publics (RGCF)	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 32</b>
SARPOM	<b>m. 15 f. 62</b>
Scalera films 16 mm S.A.	<b>m. 15 f. 65</b>
Senato della Repubblica italiana, <i>Roma</i>	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 15 f. 65</b>
SITAI	<b>m. 16 f. 70</b>
Società Aquila	<b>m. 15 f. 62</b>
Società anonima Cervino	<b>m. 15 f. 67</b>
Società finanziaria Traforo del Monte Bianco S.p.A.	<b>m. 2 f. 4; m. 7 f. 20</b>
Società italiana finanziaria per costruzioni (Fincosit)	<b>m. 16 f. 71, 72</b>
Società italiana Milangili brevetti invenzioni (SIMBI)	<b>m. 16 f. 68</b>
Società nazionale officine Savigliano, <i>Torino</i>	<b>m. 1 f. 2</b>
Société anonyme André Citroën	<b>m. 16 f. 68</b>
Société anonyme des Automobiles Peugeot	<b>m. 17 f. 77</b>
Société Clairdam agences générales import-export	<b>m. 15 f. 66</b>
Société d'entreprises de travaux publics	<b>m. 2 f. 4; m. 10 f. 33</b>
Société de banque suisse, <i>Ginevra</i>	<b>m. 10 f. 31, 32</b>
Société financière percement du Mont Blanc S.p.A.	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20; m. 8 f. 22; m. 10 f. 32</b>
Société industrielle de matriçage	<b>m. 16 f. 73; m. 17 f. 74, 75, 76</b>
Société industrielle et navale	
Société inter commercial industriel technique (ICIT)	<b>m. 16 f. 70</b>
Société Marcel Lerbret affrètements	<b>m. 15 f. 62</b>
Studio elettrotecnico impianti ricerche (SEIR)	<b>m. 1 f. 2</b>
Studio legale avv. Giorgio Picarelli	<b>m. 15 f. 65</b>
Studio tecnico di rappresentanze Francesco Cuttica	<b>m. 1 f. 2</b>
Tangra textiles Inc.	<b>m. 15 f. 66</b>

Tribunal de Commerce, <i>Parigi</i>	<b>m. 14 f. 57</b>
Unione interparlamentare, <i>Roma</i>	<b>m. 7 f. 20</b>
Union Routière	<b>m. 2 f. 4, 5; m. 7 f. 20</b>
Vins Mosseux Maison Ackerman-Laurance	<b>m. 16 f. 69</b>

## Bibliografia

AVAGLIANO, MARIO, *Il partigiano Montezemolo. Storia del capo della resistenza militare nell'Italia occupata*, Milano, Baldini&Castoldi, 2012.

DENEGRI, FRANCESCA, *L'Archivio storico dell'Università di Torino. Catalogo delle tesi di Lettere e Filosofia dall'A.A. 1921-'22 all'A.A. 1957-'58*, tesi di laurea, Università degli Studi di Torino, a.a. 1996-'97, relatore R. Ratti.

KUDER, MARTIN, *Italia e Svizzera dal 1945 al 1970: commercio, emigrazione, finanza e trasporti*, Milano, Franco Angeli, 2012.

LAFOND, PATRICK, *Il Traforo del Monte Bianco: Italia e Francia allo specchio tra interessi nazionali, gruppi di pressione e progetti tecnici*, "Studi storici", a. 47, n. 3, luglio-settembre 2006, pag. 856-888.

MANZARI, GIULIANO, *La partecipazione della Marina alla guerra di liberazione (8 settembre 1943-15 settembre 1945)*, "Bollettino d'archivio dell'Ufficio storico della Marina militare", a. XXIX, marzo 2015.

SEGRETO, LUCIANO, *Le relazioni finanziarie tra l'Italia e la Svizzera (1945-1971)*, in "Rivista di storia economica", a. XVII, n. 2, agosto 2001, pag. 201-234.

SPRETI, VITTORIO (e collaboratori), *Enciclopedia storico-nobiliare italiana: famiglie nobili e titolate viventi riconosciute dal R. Governo d'Italia, compresi: città, comunità, mense vescovili, abazie, parrocchie ed enti nobili e titolati riconosciuti*, vol. 7 (appendice, parte 1: A-C), Bologna, Forni, 1969 (rist. anast.)

## Fonti

Archivio storico dell'Università degli Studi di Torino (ASUT), Facoltà di Giurisprudenza, *Verbali degli esami di laurea, Registro laureati dal 29 novembre 1921 al 10 luglio 1925*.

ASUT, Facoltà di Giurisprudenza, *Registro della carriera scolastica degli studenti, matricole da n. 7776 a n.7971 (1919 - ...)*.

Archivio storico dell'Università degli Studi di Torino (ASUT), Facoltà di Lettere e Filosofia, *Verbali degli esami di laurea, Registro laureati dal 10 dicembre 1925 al 7 dicembre 1936*.

ASUT, Facoltà di Lettere e Filosofia, *Registro della carriera scolastica. N. 602-758*.

Ministero della Difesa, Direzione generale per il personale militare, V° Reparto "documentazione", 11<sup>a</sup> Divisione "Marina", 2<sup>a</sup> Sezione "Matricola ufficiali M.M.", *Registri matricolari*.

Legge 1 agosto 1954, n. 846, *Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra l'Italia e la Francia per il traforo del Monte Bianco, conclusa a Parigi il 14 marzo 1953*.

*Objectif: Col du Midi*, in <<https://www.remontees-mecaniques.net/bdd/reportage-tph-v-de-l-aiguille-du-midi-les-glaciers-ceretti-tanfani-dyle-bacalan-3869.html>> (consultato dicembre 2016).

Società italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco (SITMB), a cura di, *La storia*, in <<http://www.sitmb.com/it/infrastructure.php>> (consultato dicembre 2016).



# **Appendice**



## IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO: ITALIA E FRANCIA ALLO SPECCHIO TRA INTERESSI NAZIONALI, GRUPPI DI PRESSIONE E PROGETTI TECNICI

*Patrick Lafond*

La questione dello scavo di un traforo sotto il Monte Bianco fu al centro delle relazioni tra la Francia e l'Italia per molti anni dopo la seconda guerra mondiale<sup>1</sup>. Eppure l'idea di realizzare un tale traforo non era nuova. Fin dal 1787 il ginevrino Horace-Bénédict de Saussure, dopo aver scalato il Monte Bianco, scriveva: «Verrà un giorno in cui si scaverà sotto il Monte Bianco una via carreggiabile e queste due valli, la valle di Chamonix e la valle d'Aosta, saranno unite»<sup>2</sup>. Lungo tutto l'Ottocento e fino alla seconda guerra mondiale, ventidue progetti *virent le jour*, ma senza risultato concreto. Secondo Aymon de Senarclens, consigliere nazionale e membro del Consiglio di Stato del cantone di Ginevra nell'aprile 1952, valdostani e abitanti di Chamonix non avevano mai smesso di chiederne l'attuazione. A Parigi i dibattiti, in particolare alla Camera, si moltiplicarono dagli anni Ottanta dell'Ottocento, quando si cominciarono a costruire trafori ferroviari attraverso le Alpi. Per esempio, il progetto dell'ingegnere Arnold Monod, vivamente sostenuto dal ministro dei Lavori pubblici Louis Barthou durante un dibattito all'Assemblea nazionale il 14 gennaio 1907, si basava su argomenti insieme tecnici e politici. Per il ministro «gli studi fatti avevano dimostrato la possibilità dell'attuazione di questo lavoro considerevole». L'ingegnere perseverò, poiché, nel 1928, propose un nuovo progetto – questa volta si trattava di un traforo stradale – e nel 1934 riuscì perfino a costituire un sindacato italo-svizzero che ne giustificava la fattibilità con la previsione dell'aumento del traffico. Tale progetto fu considerato tanto più interessante in quanto non esistevano strade praticabili d'inverno dai monti del Brennero a Ventimiglia, tranne la strada del Monginevro per Briançon. Durante il periodo invernale la possibilità di valicare le Alpi era assicurata solo dai trafori ferroviari italiani, svizzeri e francesi: Sempione, San Gottardo e Fréjus. Tuttavia, quel progetto fallì di nuovo a causa della situa-

<sup>1</sup> Quest'articolo riprende l'analisi condotta nell'ambito della mia tesi, *La France et le miracle économique italien: 1945-1963*, rel. prof. Albert Broder, discussa all'Università Paris XII nel dicembre 2004.

<sup>2</sup> Cfr. Archives du Ministère des Finances, Savigny le Temple (d'ora in avanti AMF), b. 43.964. Questa busta, fondamentale, è alla base del nostro lavoro di ricerca.

zione politica internazionale, per le difficili relazioni tra la Francia e l'Italia a partire dalla metà degli anni Trenta.

All'indomani della seconda guerra mondiale Arnold Monod, insieme ad Albert Caquot, membro dell'Institut de France, e all'impresa Schneider, propose nuovamente di realizzare un traforo, ma questa volta non era piú l'unico ad impegnarsi nell'avventura. Difatti un italiano altrettanto appassionato, il conte Lora Tottino, perseguiva lo stesso obiettivo. Tottino riuscí perfino a costituire un sindacato francese di studi per il traforo del Monte Bianco. Nel 1947 presentò un'istanza di concessione con un progetto abbastanza simile a quello di Arnold Monod, insieme continuando con successo gli sforzi per convincere gli ambienti governativi italiani, come il ministero dei Lavori pubblici<sup>3</sup>.

Questi diversi progetti furono esaminati nel 1948 dal Conseil général des Ponts et Chaussées, l'ente nazionale interministeriale incaricato dei lavori del Genio civile. Tale istituto considerò che un collegamento stradale permanente tra la Francia e l'Italia attraverso le Alpi fosse proprio utile, ma che non avesse nessun carattere d'urgenza. I due progetti, l'uno franco-italiano, l'altro strettamente francese, si fusero insieme. Molto rapidamente i due gruppi unirono i loro sforzi, realizzando un accordo, come li incoraggiava a fare il Conseil général des Ponts et Chaussées. Quest'ultimo, dunque, esaminò in realtà un solo e unico progetto, e non fu in grado di condurre uno studio comparato tra diversi progetti concorrenti rispetto a quello del traforo del Monte Bianco<sup>4</sup>. Perciò il suo parere risultò privo di entusiasmo, il che, d'altronde, viene confermato dalla proposta di utilizzare meglio il traforo del Fréjus nell'attesa dell'apertura di quello del Monte Bianco, che, a causa della prevedibile complessità dei lavori, era immaginabile solo in un futuro alquanto incerto. Inoltre la galleria del Fréjus, sotto il Moncenisio, tra Modane e Bardonecchia, avrebbe potuto trasportare autovetture su ferrovia. In fin dei conti, si sarebbe trattato di trasporto misto stradale-ferroviario, per l'epoca quasi in anticipo sui tempi. Ma proporre una trasformazione di questo traforo del Fréjus non avrebbe rischiato di rinviare *sine die* qualsiasi galleria sotto il Monte Bianco? Ponts et Chaussées emanò dunque un parere favorevole, in mancanza di meglio e senza fretta<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», A. de Senarciens, *Le tunnel du Mont Blanc*, articolo pubblicato nella «Revue Economique franco-suisse», aprile 1952, p. 113. Cfr. Archivio storico del ministero degli Affari Esteri, Roma (d'ora in avanti ASMAE), *Ambasciata Parigi*, 1948, b. 405, relazione dell'ambasciatore d'Italia a Parigi, Pietro Quaroni, 21 aprile 1948. Quaroni inviava regolarmente al ministero a Roma note e relazioni, che ci danno preziose indicazioni sullo stato d'animo italiano e su quello francese nei confronti degli italiani.

<sup>4</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 4 mars 1954, p. 252.

<sup>5</sup> Cfr. *ivi*, colonna 2: «[...] la réalisation de ce travail ne présentant pas, d'ailleurs, dans les circonstances actuelles, une urgence marquée».

Si dovette attendere il 4 agosto 1949 perché il governo francese accettasse l'idea di un traforo stradale che collegasse la Francia all'Italia sotto il Monte Bianco, permettendo così di aprire nei mesi seguenti negoziati ufficiali su questo progetto<sup>6</sup>.

1. *Un vecchio progetto controverso.* In realtà se, per decenni, la costruzione di questo traforo suscitò entusiasmo e perseveranza, essa provocò anche forti opposizioni altrettanto risolte. Come capire altrimenti che un Saussure, alla vigilia della Rivoluzione francese, fosse convinto della prossima e ineluttabile costruzione di questo traforo, mentre all'inizio degli anni Sessanta esso non era ancora costruito, contrariamente a quello del Fréjus, per esempio? Le opposizioni furono numerose, ma si prenderanno in esame solo quelle che si espressero con maggiore radicalità dopo la seconda guerra mondiale, poiché si era giunti alla fase finale dei preparativi, dunque quella decisiva.

Si considerino dapprima gli ostacoli al progetto sul versante italiano. L'ambasciatore italiano a Parigi, Pietro Quaroni, inviò una serie di relazioni al ministro a Roma particolarmente chiarificatrici su questi problemi. Era il caso di quella del 21 aprile 1948 in cui riconobbe, ironia suprema, di non capire bene le vere ragioni di coloro che si opponevano alla costruzione del traforo. Secondo lui<sup>7</sup>, ci sarebbero state solo lotte campanilistiche, che avrebbero messo in causa gli interessi locali dei diversi partiti e uomini politici. Non dimentichiamo, d'altra parte, che l'ambasciatore scriveva questo testo tre giorni dopo le elezioni generali che avevano visto la vittoria della Dc di Alcide De Gasperi sulla coalizione del Fronte popolare Psi-Pci.

Tuttavia, egli attribuì maggiore importanza, se non valore, alle preoccupazioni dello Stato maggiore italiano. Gli ambienti militari temevano un'eventuale invasione francese attraverso il traforo, il che sollevava di nuovo il problema della Valle d'Aosta. Questa valle francofona era rimasta all'Italia con il trattato di pace del 1947, malgrado i tentativi francesi. In valle era ancora vivace una corrente separatista che avrebbe potuto essere sfruttata se la Francia, attraverso il traforo, vi avesse fatto irruzione. Tuttavia, l'analisi di tale questione per l'ambasciatore non era priva di interesse. Per Quaroni le preoccupazioni dello Stato maggiore non avevano un valido fondamento: non che il separatismo non esistesse, ma perché il problema, secondo lui, era impostato male. Ci sarebbe stato sempre qualcuno che avrebbe tentato di sviluppare una corrente separatista; era dunque vano provare a farla sparire. Per superarla, bisognava dimostrare che l'Italia era capace di gestire meglio la regione fran-

<sup>6</sup> *Ibidem.*

<sup>7</sup> Cfr. ASMAE, *Ambasciata Parigi*, 1948, b. 405, relazione di Pietro Quaroni a Vittorio Zoppi, direttore generale degli Affari politici, Parigi, 21 aprile 1948: «probabilmente la stessa cosa che da noi, solo nascosta sotto frasi differenti».

cofona, piú di quanto non facesse la Francia con le sue regioni frontaliere. «Se noi amministreremo bene non saranno i turisti che potranno passare attraverso il traforo che ci faranno del male; se amministreremo male, non sarà la mancanza del tunnel che renderà difficile ai francesi di mandare loro agenti nella valle». Ed aggiungeva in tono sibillino: «Quanto alle considerazioni militari... meglio non parlarne»<sup>8</sup>.

L'ambasciatore opponeva le reticenze degli ambienti governativi italiani alla posizione francese che giudicava piú positiva. A Parigi si considerava la questione del traforo in modo pratico, tecnico e finanziario, mentre a Roma l'aspetto politico messo in primo piano impediva di prendere le decisioni che sarebbero state necessarie.

Quattro mesi dopo, il 6 agosto 1948, Quaroni mandò una nuova relazione, questa volta a Giuseppe Brusasca, sottosegretario di Stato agli Affari esteri. In essa si preoccupava del silenzio delle autorità italiane, mentre francesi e svizzeri stavano già parlando di collaborazione internazionale, prendendo in considerazione la costruzione del traforo transfrontaliero: ecco un progetto – affermava Quaroni – che poteva essere apprezzato dagli americani. Washington cercava di favorire una cooperazione economica tra gli Stati europei, ingrediente fondamentale della sua iniziativa di questi anni e, soprattutto, asse portante della strategia imperniata sul Piano Marshall. Tacendo su questo progetto di traforo del Monte Bianco, il governo italiano rischiava non solo di mandarlo in rovina, ma anche di non approfittare di quest'aiuto proveniente dagli Stati Uniti, aiuto tuttavia indispensabile alla penisola, così come a tutti gli altri paesi dell'Europa occidentale alle prese con i problemi del dopoguerra<sup>9</sup>.

In ogni caso, gli ostacoli italiani andarono progressivamente indebolendosi, anche se esistevano sempre sostenitori di altri progetti. L'interesse del paese si impose a poco a poco. Difatti l'ambasciatore ebbe buon gioco nel mettere in rilievo, nelle due relazioni già citate, certe contraddizioni del governo italiano: come intraprendere in modo risoluto la strada dell'unione doganale tra la Francia e l'Italia, in particolare dopo l'incontro a Torino del marzo 1948 tra i due ministri degli Affari esteri Carlo Sforza e Georges Bidault, e mostrarsi riluttanti, nel contempo, di fronte alla prospettiva di un progetto economico comune come la costruzione di un traforo sotto il Monte Bianco con,

<sup>8</sup> Ivi, Quaroni a «Caro Zoppi», 21 aprile 1948. Ecco su tale questione altre affermazioni di Quaroni: «Il separatismo della Valle d'Aosta (della gente che si agiterà per fomentarlo ce ne sarà sempre) avrà piú o meno successo se noi sapremo amministrare l'Italia in genere e in particolare la Valle d'Aosta, come o meglio della Francia le sue regioni limitrofe [...]». Lo Stato maggiore, formatosi all'epoca fascista, avrebbe capito bene gli sconvolgimenti nati dal crollo del regime di Mussolini? Difatti, la Francia non era piú un paese nemico dopo la guerra e, soprattutto, dal trattato di pace del 1947.

<sup>9</sup> Cfr. ASMAE, *Ambasciata Parigi*, 1948, b. 405, relazione di Quaroni a Giuseppe Brusasca, sottosegretario di Stato agli Affari esteri, Parigi, 6 agosto 1948.

per giunta, la paura di un'eventuale invasione militare francese? Gli Stati Uniti, che spingevano per una cooperazione dei paesi europei, avrebbero potuto mettere in dubbio la buona fede italiana se Roma da un lato avesse accettato l'unione doganale ma dall'altro rifiutato il traforo. Roma non avrebbe potuto permettersi un tale sospetto<sup>10</sup>.

All'opposto, gli ostacoli stavano per moltiplicarsi in Francia. La prima resistenza, all'inizio velata, proveniva dagli ambienti ministeriali francesi: non bisognava che la costruzione di questo traforo immobilizzasse manodopera e materiali che sarebbero stati indispensabili alla ricostruzione del paese. Era quello che affermava, ad esempio, Adrien Spinetta, consigliere tecnico alle Finanze, nella relazione che inviò il 28 ottobre 1948 a Bernard Villers, segretario di Stato alle Finanze e agli Affari economici. La costruzione di un traforo sotto il Monte Bianco non era forse un lusso che la Francia, ancora esangue, non poteva permettersi? In effetti per la Francia tale progetto non era prioritario<sup>11</sup>.

La seconda serie di riserve francesi chiamava in campo la stampa dell'Alta Savoia, non particolarmente favorevole al traforo del Monte Bianco. Ciò sorprende poiché Chamonix si trovava in Alta Savoia, ma si spiega con il fatto che, tolta la zona abitata del Monte Bianco, molti nel Dipartimento temevano una deviazione del traffico turistico a vantaggio di Ginevra e della Svizzera<sup>12</sup>.

Ma le opposizioni più virulente sarebbero venute da alcuni interessi economici particolarmente determinati. Le Camere di commercio di Lione, di Marsiglia e della Costa Azzurra temevano – in presenza di una strada più diretta che superava le Alpi attraverso il Monte Bianco – una deviazione verso l'Italia del traffico commerciale proveniente dal Nord della Francia o da Ginevra, che allora transitava per la valle del Rodano, il porto marsigliese o la strada di Nizza-Ventimiglia. La valle del Rodano e il porto di Marsiglia rischiavano di essere abbandonati a vantaggio di Genova. La Camera di commercio della Savoia a Chambéry, anch'essa molto ostile, aggiunse altri argomenti. In una lettera del 19 gennaio 1950 al ministro delle Finanze Maurice Petsche, il suo presidente, Jean Chambre, difese un controprogetto, quello della trasformazione del traforo del Fréjus, che almeno aveva il vantaggio di esistere già. Certo, il tragitto più corto da Parigi a Roma passava per un traforo sotto il Monte Bianco. Ma la strada del Fréjus, più lunga di venti chilometri, era molto meno accidentata: difatti la quota dei 600 metri veniva raggiunta e superata

<sup>10</sup> *Ibidem*.

<sup>11</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Documentation», nota di Spinetta a Villers, Parigi, 28 ottobre 1948.

<sup>12</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, 1952, b. 154, fasc. 4050, nota del console italiano di Chambéry a ministero degli Affari esteri, 12 agosto 1952; gli italiani erano palesemente al corrente di questi dissensi tra i responsabili del Dipartimento dell'Alta-Savoia. La nota è indirizzata alla presidenza del Consiglio dei ministri e ai ministeri del Tesoro, dei Lavori pubblici e dei Trasporti.

solo a 30 km da Modane. Peraltro una strada Parigi-Chamonix-Roma attraverso il Monte Bianco e il Dipartimento dell'Alta Savoia sarebbe passata da Ginevra. Ciò avrebbe significato transitare per almeno quattro uffici doganali con soste obbligatorie. Allora il percorso attraverso un eventuale traforo sotto il Monte Bianco non sarebbe stato alla fine il piú lungo?<sup>13</sup>

Nella lettera, il presidente della Camera di commercio della Savoia fece valere anche un altro argomento. Cercò di dimostrare che, in fin dei conti, gli italiani non erano cosí favorevoli al progetto. Il traforo del Monte Bianco avrebbe fatto deviare di cinquanta chilometri a Nord-Est di Torino la strada Parigi-Roma, a danno della capitale piemontese, che avrebbe trovato, dunque, il proprio tornaconto nella trasformazione del traforo di Fréjus. Sempre secondo il presidente della Camera di commercio di Chambéry, infatti, gli italiani avrebbero piuttosto sperato in una modernizzazione dell'unica strada ferroviaria lontana dalle coste che li collegava alla Francia, tra Modane (nel Dipartimento della Savoia) e Bardonecchia: il traforo del Fréjus. E per dar forza alle proprie argomentazioni riferí l'analisi di Amedeo Savoia, capo della sezione di Torino delle Ferrovie italiane, per il quale il percorso ferroviario svizzero, inevitabile in caso di itinerario dal Monte Bianco, era certo meno lungo ma piú costoso di un percorso piú a Sud che passasse dal Fréjus. Il responsabile italiano pensava dunque che occorresse sviluppare il traffico sulla linea Torino-Bardonecchia-Modane. Ciò presupponeva la sistemazione dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio italiano fino a Bardonecchia, ma anche, e questo riguardava in modo particolare i francesi, la realizzazione di una nuova galleria, duecento metri al di sotto di quella esistente e basata su criteri molto piú moderni di quelli che erano serviti alla costruzione del vecchio traforo ferroviario. Ciò avrebbe permesso di aprire il traforo del Fréjus al traffico ferroviario e a quello stradale con una pendenza abbastanza ridotta (dell'1,41%, invece che del 2,3% fino al 3% nel traforo esistente). E Amedeo Savoia avrebbe avanzato un valido argomento: questa trasformazione si sarebbe tradotta in una spesa minore, nell'ordine di circa dodici miliardi di lire<sup>14</sup>.

Stando a quanto scriveva il presidente della Camera di commercio della Savoia, si ha l'impressione che in Italia, come in Francia, un grande dibattito opponesse sostenitori e avversari del Monte Bianco e del Fréjus per sapere quale fosse il migliore percorso possibile. Era poi cosí vero?

Non si poteva negare che gli italiani avessero riflettuto su un progetto di traforo per entrare in contatto diretto con la Svizzera senza passare dalla Francia.

<sup>13</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Documentation», lettera di Jean Chambre a Maurice Petsche, ministro delle Finanze, Chambéry, 19 gennaio 1950.

<sup>14</sup> *Ibidem*. Secondo Jean Chambre, le parole di questo tecnico ferroviario italiano (Amedeo Savoia) sono evocate dal prefetto delle Alte-Alpi in una relazione del 4 gennaio 1950 che cita un articolo dell'«Agenzia telegrafica svizzera» a Roma.



Fin dal 1936 Roma aveva avviato negoziati con il governo elvetico in vista della realizzazione di un traforo stradale sotto il colle Ferret, qualche chilometro a Ovest del Gran San Bernardo. Dopo tutto, da molto tempo l'Italia del Nord e la Pianura Padana avevano relazioni particolari con la Germania e l'Europa centrale attraverso i passi svizzeri e austriaci.

Dopo la seconda guerra mondiale i sostenitori della costruzione di un traforo stradale italo-svizzero tornarono di nuovo all'attacco, ma proponendo un progetto diverso da quello del periodo fascista. Era il caso dell'ingegnere Ferdinando Cena, alla testa di un gruppo che univa alcuni rappresentanti della Valle d'Aosta e di Martigny, che cercò di far prevalere l'idea della costruzione di un traforo sotto il Gran San Bernardo. L'ipotesi trovò echi in Svizzera, poiché gli abitanti del Vallese, intorno a Martigny, così come i cantoni tedeschi, erano più favorevoli a un traforo sotto il Gran San Bernardo che a quello del Monte Bianco. Col passar del tempo le autorità francesi non poterono ignorarlo, poiché la questione venne sollevata a Parigi, per lo meno il 30 luglio 1952, durante una riunione del consorzio bancario incaricato di predisporre il finanziamento del progetto del traforo del Monte Bianco. Uno dei partecipanti, Gros, direttore della Société de Banque Suisse, insistette sul fatto che il progetto del Gran San Bernardo aveva difensori in Italia ma anche nella Confederazione elvetica, il che era, secondo lui, del tutto ragionevole: un modo elegante di dire che per gli svizzeri il progetto del Monte Bianco non era forse il migliore<sup>15</sup>.

In fondo i francesi tendevano a dimenticare che i due progetti di traforo, il Gran San Bernardo e il Monte Bianco, avevano un punto in comune: uno degli sbocchi si trovava in Italia, mentre l'altro poteva trovarsi in Svizzera o in Francia. Se gli italiani erano molto sensibili al punto di vista francese, lo erano però anche a quello espresso dagli svizzeri, il che dava loro, oggettivamente, una certa libertà di scelta, la quale, a sua volta, poteva dunque incidere sull'orientamento degli scambi della penisola: verso Ovest, Ginevra e la Francia; verso il Vallese, la Svizzera tedesca e l'Europa del Nord. Fin dall'Unità il governo non aveva forse esitato spesso e scelto l'uno o l'altro di questi orientamenti? Un dibattito poteva dunque proporsi sulla scelta dell'uno o dell'altro traforo.

D'altronde, nella sua sessione del marzo 1949, il sottocomitato dei trasporti stradali della Commissione economica dell'Onu per l'Europa considerò di

<sup>15</sup> Cfr. Archives Historiques du Crédit Lyonnais, Paris (d'ora in avanti AHCL), DAF 1167. Gli archivi del Crédit Lyonnais sono estremamente ricchi a proposito di questo progetto di traforo. Difatti, la banca venne interpellata per garantirne una parte del finanziamento. Fu Jacques Carpentier-Gonse ad essere incaricato di seguire questa faccenda a nome del Crédit Lyonnais. Questo dirigente trascrisse in modo sistematico tutte le riunioni e tutte le conversazioni telefoniche che lo videro implicato.

maggiore interesse «la realizzazione di almeno un itinerario che attraversi le Alpi attraverso un traforo». Il sottocomitato accolse due tracciati, l'uno sotto il Monte Bianco, l'altro sotto il Gran San Bernardo. Quella decisione venne confermata durante la Convenzione internazionale di Ginevra del settembre 1950. Pare dunque chiarissimo che il Monte Bianco fosse lungi dall'essere l'unico passaggio possibile<sup>16</sup>.

Che ci fosse quindi un dibattito capace di rimettere in causa l'unico itinerario che passava sotto il Monte Bianco non era irrealistico, ma i francesi si illusero, credendo che una parte importante dell'opinione pubblica italiana sarebbe stata interessata da un progetto alternativo che sfruttasse il traforo del Fréjus modernizzato. Certo, esistevano alcuni sostenitori di questa soluzione, come il generale Giuseppe Cirreno<sup>17</sup>, ma l'alternativa da lui proposta appariva comunque abbastanza particolare. Egli era stato dapprima favorevole al progetto Aosta-Martigny, cioè alla costruzione di un traforo italo-svizzero sotto il Gran San Bernardo. Tuttavia, il suo piano prevedeva anche, per tener conto degli interessi francesi, di trasformare e modernizzare il traforo del Fréjus per farne un luogo di passaggio tanto stradale quanto ferroviario. Nella mente del generale, dunque, il traforo del Fréjus non poteva essere, di per sé, un controprogetto al traforo del Monte Bianco. Inoltre, si poteva constatare che questo militare italiano, cinque anni dopo la fine della guerra e appena due anni dopo le paure espresse dallo Stato maggiore, non avesse più nessuna preoccupazione circa un'ipotetica invasione francese attraverso il traforo del Fréjus.

In realtà, quando si consultano i fascicoli d'archivio dei ministeri italiani sulla costruzione del traforo del Monte Bianco, si constata che sono numerosi e particolarmente ben documentati, ma assai poveri di notizie sulla questione di un eventuale controprogetto fondato sulla modernizzazione del traforo del Fréjus. La proposta del generale Giuseppe Cirreno non incontrò molto successo. D'altronde, i responsabili italiani si interessarono a questo controprogetto solo nella misura in cui esso permetteva loro di capire i dibattiti e le iniziative in Francia dei sostenitori del Fréjus. Era il caso, in particolare, di una nota inviata dal consolato italiano di Chambéry e trasmessa il 12 agosto 1952 dal ministero degli Affari esteri a diversi ministeri a Roma. Il consolato vi segnalava la creazione di un comitato d'azione a favore del traforo del Fréjus. Con ogni evidenza, però, tale dibattito riguardava solo i francesi, contrariamente a quanto poteva sperare il presidente della Camera di commercio di

<sup>16</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», l'opuscolo *Les grands itinéraires internationaux, le tunnel sous le Mont Blanc*, Annecy, s.d. [ma probabilmente luglio 1952], p. 6.

<sup>17</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», nota del prefetto delle Alte-Alpi a Maurice Petsche, ministro delle Finanze, Gap, 4 gennaio 1950, p. 2.

Chambéry<sup>18</sup>. La prova irrefutabile scaturì durante i colloqui che Pierre Mendès France ebbe con i dirigenti italiani nel gennaio 1955, in occasione della sua visita governativa a Roma. Il presidente del Consiglio francese chiese agli italiani di impegnarsi in modo ufficiale a favore del Monte Bianco e di non dar seguito al progetto del Gran San Bernardo. Il ministro degli Affari esteri italiano Gaetano Martino gli rispose che il Monte Bianco aveva la sua preferenza, ma confermava anche che, nel caso in cui questo traforo non fosse stato costruito, l'Italia avrebbe avuto come unica alternativa quello del Gran San Bernardo, escludendo qualsiasi altro progetto sulla frontiera franco-italiana. Quindi il traforo del Fréjus, modernizzato e trasformato, non avrebbe potuto essere per gli italiani una soluzione sostitutiva del traforo del Monte Bianco, diversamente da quanto alcuni speravano in Francia<sup>19</sup>.

Ma tutti questi dibattiti avevano sullo sfondo un duplice problema: quello della concezione tecnica di un simile progetto e quello del suo finanziamento, il cui costo era, per forza di cose, considerevole.

2. *I problemi tecnici.* Questo progetto era radicalmente nuovo. Non si trattava semplicemente di costruire un tunnel che attraversasse una cima alpestre (ce n'erano tanti dal XIX secolo), ma una galleria lunga più di dieci chilometri sotto la montagna, tale da permettere il passaggio di autoveicoli<sup>20</sup>. All'inizio degli anni Cinquanta il traforo stradale più lungo in servizio era quello della Mersey a Liverpool, lungo tre chilometri e duecento metri. I tecnici e gli ingegneri si trovavano dunque di fronte a problemi tecnici particolarmente ardui che esigevano grandi precauzioni e mezzi finanziari importanti e insieme difficilmente prevedibili quanto al costo finale.

Il traforo sarebbe stato un monotubo con una carreggiata larga sette metri, a cui si aggiungevano da una parte un *guardrail* di trentacinque centimetri e dall'altra un marciapiede di ottanta centimetri. La galleria avrebbe avuto quattro metri e trentacinque centimetri di altezza libera.

Il primo problema tecnico da risolvere era quello di determinare a quale altitudine situare i due imbocchi del traforo. Più essi erano elevati, più si riduceva la lunghezza della galleria da scavare, ma più difficili divenivano le strade di accesso, soprattutto per i camion. All'inizio era previsto un imbocco dal

<sup>18</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, 1952, b. 154, fasc. 4050, progetto di traforo del Monte Bianco, del Fréjus, del Moncenisio, nota del Consolato d'Italia a Chambéry al ministero degli Affari esteri, Dgae, uff. II, 12 agosto 1952.

<sup>19</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», minuta della relazione sul viaggio di Pierre Mendès France a Roma, 11 gennaio 1955.

<sup>20</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique». Questo studio tecnico si basa sulle indicazioni espresse da Roger Lapeyre nella sua relazione al Consiglio economico, presentata il 4 marzo 1954.

lato francese a quota 1.203 metri, dal lato italiano a 1.380 metri, con una lunghezza totale di traforo di 11.900 metri, ma questa scelta avrebbe comportato delle rampe troppo elevate all'interno della galleria. Così, rispetto al progetto presentato a Ponts et Chaussées nel 1948, si resero necessarie alcune modifiche. L'imbocco dal lato francese venne portato a quota 1.250 metri con una rampa interna ridotta al 2,4% di pendenza e una lunghezza di traforo di soli 11.750 metri. A titolo di paragone, lo scavo di un traforo al Gran San Bernardo all'altitudine di 1.200 metri avrebbe supposto una galleria lunga 20.000 metri; a 1.500 una di 15.000; a 1.700 una di 10.000.

Il secondo problema tecnico riguardava la natura delle rocce attraversate durante lo scavo della galleria e, dunque, il grado di difficoltà dei lavori. Nel luglio 1948 il geologo Albert Caquot, membro dell'Institut de France, aveva fatto uno studio che dimostrava che non ci sarebbero state difficoltà particolari di scavo legate alla natura delle rocce incontrate e che la costituzione del massiccio escludeva il rischio di dover scaricare importanti quantità d'acqua calda provenienti dagli strati profondi<sup>21</sup>. Secondo Caquot, i rischi legati al calore incontrato durante lo scavo potevano essere superati con i progressi tecnici compiuti nel campo molto particolare del traforo di gallerie e attraverso l'uso sempre più sistematico di macchine come le ruspe «jumbo», che sgomberavano i materiali accumulati per le esplosioni della dinamite. Era previsto un avanzamento di dodici metri al giorno tanto dal lato francese quanto da quello italiano; si poteva quindi sperare in un traforo in capo a tre anni di lavori, pur tenendo conto degli imprevisti.

Il terzo problema tecnico, forse il più importante, riguardava la ventilazione del traforo durante la perforazione e poi durante il suo esercizio. Furono presi in esame tre sistemi. Il primo, il più semplice, consisteva nel soffiare aria fresca da un'estremità all'altra della galleria. Esso richiedeva una potenza di 1800 kW, ma l'inconveniente maggiore era la presenza d'una corrente d'aria naturale in senso inverso, tanto più che esisteva una differenza di livello tra l'imbocco francese e quello italiano. Tuttavia, l'ostacolo più grave nasceva nell'eventualità di un incendio: il fuoco si sarebbe potuto propagare molto rapidamente come pure sarebbe stato alto il rischio di asfissia. Il secondo sistema di ventilazione era detto semitrasversale: l'aria fresca veniva immessa attraverso gallerie speciali e l'aria viziata si sarebbe eliminata da sola attraverso il traforo. Questo sistema richiedeva una potenza di soffiaggio di 1.580 kW, inferiore a quella necessaria al primo, ma presupponeva un traffico di duecento veicoli all'ora per 300 metri cubi d'aria iniettati. Se il traffico avesse supe-

<sup>21</sup> *Ibidem*. Nella sua relazione Lapeyre si basò sugli studi di Caquot, membro dell'Institut de France, che il 7 luglio 1948 fece una conferenza sugli strati di rocce che il traforo avrebbe dovuto attraversare. Secondo il professor Caquot, lo scavo del traforo non avrebbe incontrato difficoltà particolari e insuperabili.

rato i trecento veicoli all'ora, sarebbe stato necessario iniettare 450 metri cubi d'aria, cosa che avrebbe richiesto una potenza di soffiaggio pari a 5.300 kW. Questa soluzione sarebbe diventata dunque particolarmente onerosa. Il terzo sistema era detto trasversale: era quello preconizzato dal geologo Caquot. Prevedeva un'iniezione d'aria dal basso, mentre l'aria viziata era aspirata dall'alto. Era il sistema migliore in caso di incendio, poiché avrebbe permesso l'aspirazione di una parte importante del fumo e dei gas nocivi che venivano subito eliminati dalla galleria. Era quanto per lo meno affermava il rapporto del Consiglio economico del 4 marzo 1954. Ma questo sistema richiedeva in permanenza 3.040 kW, e se bisognava soffiare 450 metri cubi d'aria all'ora per fronteggiare un traffico di trecento veicoli, sarebbero stati necessari 10.250 kW.

Fu accolto il secondo sistema, sebbene non fosse considerato come il migliore in caso d'incendio. L'ispettore generale Gex, del ministero dei Lavori pubblici francese, ne spiegò le ragioni alla commissione trasporti del Consiglio economico. Con questo secondo sistema, «costituendo il volume del traforo una riserva d'aria, si dispone di una diecina di minuti prima di arrivare al tenore mortale in ossido di carbonio: le persone farebbero in tempo a raggiungere i rifugi». Notiamo che questo sistema di ventilazione era stato previsto per un traffico orario medio di 105 veicoli in ogni senso, ossia 210 all'ora. Questo sistema veniva considerato affidabile per un traffico giornaliero di duemila autovetture, duecentocinquanta pullman e cinquecento motociclette, con punte orarie di trecento veicoli. Tale progetto prevedeva sotto la carreggiata una vasca per lo scolo delle acque e la ventilazione, di una larghezza netta di tre metri e di un'altezza netta di due metri<sup>22</sup>.

Era chiaro che la ventilazione era il problema tecnico piú delicato, a tal punto che nel progetto iniziale era stato previsto un sistema di trazione elettrica delle macchine e dei camion, come riferisce la rivista italiana «Politica dei trasporti» nel maggio 1952<sup>23</sup>. Ma gli esperti considerarono che i progressi nel campo della ventilazione fossero sufficienti per permettere il libero accesso al

<sup>22</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 4 mars 1954, p. 257. E l'ispettore generale Gex soggiungeva: «Il a été en outre supposé que le trafic se ferait à une vitesse moyenne de 25 km heure; il paraît possible d'admettre, moyennant une signalisation appropriée, une augmentation de cette vitesse, afin de la porter à 40 km heure, en tenant compte du dégagement supplémentaire d'oxyde de carbone (15%) mais, eu égard au franchissement plus rapide du tunnel, un supplément de trafic de 40% pourrait être admis» (ivi, p. 258).

<sup>23</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», *Avant de construire un tunnel routier transalpin. Une solution simple, facile de la traversée des Alpes*, opuscolo senza data ma probabilmente dell'estate del 1953, con un'ultimo sottotitolo: *Utilisation rationnelle de la galerie ferroviaire du Mont-Cenis pour le transport immédiat des véhicules automobiles sur wagons spéciaux entre Modane et Bardonnèche*.

futuro traforo, lungo piú di dieci chilometri, dei veicoli che disponevano di un motore a scoppio, pur sapendo che si trattava di un progetto senza precedenti poiché l'unico traforo stradale esistente rimaneva, a quella data, quello della Mersey, lungo poco piú di tre chilometri.

Eppure le critiche non mancarono. Alcuni sostenitori del traforo del Fréjus parlarono a proposito della ventilazione nel futuro traforo del Monte Bianco della necessità di installare una vera e propria officina destinata a soffiare vento usando paragoni particolarmente sorprendenti: la potenza installata come previsto nel secondo progetto avrebbe corrisposto ad un consumo annuale di energia elettrica pari a quella necessaria all'illuminazione e agli usi domestici di una città di centomila abitanti. Tali discorsi non potevano che suscitare un'altra domanda: all'inizio degli anni Cinquanta la Francia aveva mezzi da dedicare ad un simile progetto? A quell'epoca i trafori piú lunghi disponevano di pozzi di ventilazione. Per esempio quello della Croix Rousse a Lione, di un chilometro e settecentocinquanta metri, utilizzava cinque di questi pozzi. Ognuno di essi ospitava una centrale di ventilazione, cosa che, certo, agevolava grandemente l'aerazione della galleria. Ma tali pozzi erano difficilmente concepibili in un eventuale traforo sotto il Monte Bianco, scavato sotto un massiccio montagnoso elevatissimo (per esempio nella sua parte francese la galleria si trovava sotto l'Aiguille du Midi, la cui cima è a 3.843 metri, cioè piú di 2.500 metri al di sopra della zona scavata)<sup>24</sup>.

3. *Costi e struttura finanziaria del progetto.* Il costo finanziario di un tale progetto era, come si può immaginare, commisurato alla sua importanza e difficoltà tecnica, presentando altresí numerose incognite. All'indomani della seconda guerra mondiale i suoi iniziatori, in particolare il conte Lora Tottino, pensavano che si dovessero creare due società incaricate dello scavo, l'una francese, l'altra italiana, a cui sarebbero stati affidati i lavori dalle due parti della frontiera. Inoltre si doveva costituire una società svizzera di gestione del traforo appena esso fosse entrato in funzione, e ciò per due ragioni: la prima dipendeva dal bisogno imperativo dei capitali svizzeri per la realizzazione del progetto; la seconda era legata alle circostanze politiche del momento. Questo primo accordo finanziario fu elaborato nel 1947, prima della firma del trattato di pace con l'Italia. Come era possibile immaginare l'esistenza di due società, l'una francese l'altra italiana, per gestire il traforo, mentre i due paesi non avevano ancora firmato la pace? Quest'ultimo argomento può sembrare

<sup>24</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», *Avant de construire un tunnel routier transalpin*, cit., p. 4. E ivi, p. 6, l'autore anonimo soggiungeva: «S'est-on représenté l'incendie d'une voiture à 6 km de la sortie et la panique qui ne manquera pas de s'emparer des passagers des autres véhicules quelques puissants que soient les moyens mis à leur disposition pour combattre le sinistre?».

un po' specioso quando si pensi, ad esempio, alle relazioni economiche molto strette tra la Francia e la Repubblica federale tedesca prima del 1963 e del trattato di riconciliazione tra i due paesi, ma fu messo sul tavolo (fino al 1952-1953) dai banchieri svizzeri per preservare i loro interessi finanziari e la loro presenza in questo progetto.

Questa complessa situazione economica, giuridica e politica comprendeva diversi problemi difficili da superare: come spartire i costi tra tutte le parti beneficiarie? Il finanziamento sarebbe stato strettamente privato o gli Stati vi avrebbero partecipato, ed eventualmente in che modo? Chi avrebbe garantito la gestione del traforo una volta in servizio? La gestione sarebbe stata deficitaria o redditizia?

La risposta a tutte queste domande era tanto piú delicata in quanto nessuno, a quell'epoca, era capace di prevedere il successo finanziario o meno del progetto. Accanto alle prospettive strettamente contabili e di rendimento a piú o meno breve termine, inoltre, si aggiungeva una dimensione politica, poiché la faccenda coinvolgeva tre paesi. Per affrontare tutti questi problemi fu creata una commissione intergovernativa con alti funzionari dei tre governi coinvolti, ma anche con rappresentanti delle banche incaricate del sostegno finanziario. La prima sessione si tenne a Parigi il 10 novembre 1949 e le seguenti si riunirono molto regolarmente ogni anno, a Parigi, a Roma e a Ginevra, senza contare le diverse sedute del sindacato bancario internazionale che si era progressivamente costituito<sup>25</sup>. Eppure bisognò aspettare due deliberazioni del Consiglio dei ministri a Parigi, il 25 aprile e il 24 novembre 1951, due anni dopo la prima sessione intergovernativa, perché fosse ufficialmente accettato dalla Francia un impegno finanziario per garantire la costruzione del traforo<sup>26</sup>.

Qual era la struttura finanziaria del progetto? Come era stato proposto dai suoi iniziatori, tra cui il conte Lora Tottino, sarebbero state create tre società. La Francia e l'Italia avrebbero costituito dapprima due società concessionarie incaricate di costruire la parte del traforo corrispondente ad ognuno dei due paesi. Il capitale della ditta francese sarebbe provenuto dallo Stato e da diversi enti locali, dal cantone e dalla città di Ginevra come da sottoscrizioni private. Occorrevano anche sovvenzioni e contributi finanziari provenienti dagli stessi enti pubblici (ma non da sottoscrittori privati). Infine, la società avrebbe dovuto disporre di un credito garantito dallo Stato. Il capitale della società concessionaria italiana era costituito nello stesso modo con uno sforzo particolare della Valle d'Aosta, pur disponendo, per i crediti contratti, della garanzia del-

<sup>25</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Sessions de la Commission intergouvernementale», elenco delle sessioni (10 novembre 1949 a Parigi; 10 giugno 1950 a Ginevra; 24 luglio 1951 e febbraio 1952 a Parigi; 10 marzo 1953 a Parigi; maggio 1953 a Roma).

<sup>26</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 4 mars 1954, p. 252.

lo Stato, questa volta italiano. Notiamo che in queste due società vi era un'importante, ma minoritaria, partecipazione di Ginevra e del suo cantone.

Per salvaguardare l'unità del progetto e la sua futura gestione commerciale, si prevedeva poi di creare una società di diritto elvetico incaricata di sottoscrivere prestiti necessari alla costruzione del traforo, con la garanzia dei due Stati francese e italiano. Difatti, il successo di quest'operazione finanziaria richiedeva almeno una condizione essenziale: che i prestiti fossero emessi in franchi svizzeri, cioè in una valuta pregiata. Infine, questa società avrebbe assicurato la gestione del traforo una volta terminato<sup>27</sup>.

Di fronte ad una simile struttura finanziaria, le reticenze del ministero delle Finanze a Parigi furono importanti al punto da dar prova di una grande ipocrisia diplomatica. Il 5 aprile 1950, il consiglio di Gabinetto diede il proprio consenso alla costruzione del traforo del Monte Bianco, ma con una riserva significativa: «è stato deciso che non ci sarebbe stata partecipazione finanziaria dello Stato, e che il ministro delle Finanze avrebbe dovuto dare tutte le facilitazioni per l'emissione in Francia dei prestiti destinati a questa costruzione». Insomma nessuna partecipazione diretta, ma solo prestiti. Eppure una tale restrizione non bastava ancora a Maurice Petsche, ministro delle Finanze. Egli precisò che il governo avrebbe accettato di dare la sua garanzia solo nella misura in cui la società concessionaria si fosse trovata nell'incapacità di assicurare da sola questo servizio. Certo, durante la riunione della commissione intergovernativa che seguì, nel giugno 1950 a Ginevra, i rappresentanti svizzeri e italiani ebbero buon gioco nel far notare che un simile comportamento avrebbe sconvolto completamente le condizioni del finanziamento del progetto<sup>28</sup>.

Nei mesi successivi si svolsero lunghe e aspre trattative finanziarie che sfociarono in un compromesso basato su tre principi, che traducevano in realtà un certo indietreggiamento francese. Non solo il governo di Parigi accettò di concedere la propria garanzia ai prestiti necessari ai lavori da avviare sul versante francese, ma prese anche altri impegni: a) in quanto azionista diretto, egli dovette assicurare una partecipazione finanziaria; b) fu costretto a dare una sovvenzione alla società concessionaria, che quest'ultima avrebbe dovuto rimborsare con l'aiuto dei profitti tratti durante la gestione del traforo; c) tale sovvenzione, in franchi svizzeri e non in franchi francesi, sarebbe stata scaglionata su quattro anni.

<sup>27</sup> Cfr. AHCL, DAF 1164, fasc. «Notes de conversations mars 1951», conversazione telefonica tra Moreau-Neret (Crédit Lyonnais) e Bloch-Lainé (direttore del Tesoro), 2 marzo 1951.

<sup>28</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Documentation», lettera di Jean Chambre a Maurice Petsche, ministro delle Finanze, Chambéry, 19 gennaio 1950. Bisogna evocare l'influenza di Jean Chambre, presidente della Camera di commercio del Dipartimento della Savoia, contrario al traforo del Monte Bianco. Chambre sapeva ovviamente che Petsche era deputato delle Alte-Alpi e che era piuttosto favorevole al traforo del Fréjus.



Le deliberazioni del Consiglio dei ministri del 25 aprile e del 24 novembre 1951, accettando tale progetto finanziario, non misero purtroppo fine alle difficoltà e alle preoccupazioni del ministero delle Finanze a Parigi<sup>29</sup>.

Il 30 luglio 1952 si svolse presso la sede del ministero, in Rue de Rivoli, una riunione di lavoro per la realizzazione del traforo del Monte Bianco con alti funzionari rappresentanti dei governi francese e italiano, consiglieri di Ginevra e del suo cantone e rappresentanti di banche coinvolte nel progetto. In tale occasione si venne a sapere che il costo dei lavori era stimato in 95 milioni di franchi svizzeri. Il rappresentante del cantone di Ginevra ribatté che fino ad allora la somma prevista era solo di 80 milioni di franchi svizzeri. Si trattava di un problema essenziale, poiché il superamento del preventivo rimetteva in realtà in questione l'equilibrio finanziario dell'operazione<sup>30</sup>.

Fino a quella data il ricorso a capitali privati era stato previsto, ma sempre in modo marginale. Il progetto finanziario faceva certo appello a un consorzio bancario in cui, accanto a banche svizzere, si trovavano l'Union Européenne Industrielle et Financière, la Banque de l'Indochine e il Crédit Lyonnais<sup>31</sup>. Eppure, fin dal marzo 1952, Biedermann, presidente del Sindacato di studi per il traforo del Monte Bianco, intuì le contraddizioni che lo schema finanziario previsto fino a quella data comportava. In effetti, non era possibile prevedere in anticipo i rischi del cantiere, i quali potevano far crescere in modo considerevole il costo iniziale per la costruzione del traforo. Insomma, sovvenzionare le società concessionarie non bastava, poiché, in tal caso, i governi italiano e francese avrebbero dovuto accettare che il capitale delle società si trovasse principalmente in mano ai privati. Bisognava dunque accettare di trasformare le sovvenzioni in partecipazioni al capitale di ognuna di quelle società. Inoltre, ciò avrebbe permesso di fissare in modo relativamente definitivo l'importo dei capitali investiti provenienti da gruppi privati<sup>32</sup>.

Tutto cambiò, però, a partire dal 30 luglio 1952. Durante la già ricordata riunione di lavoro in Rue de Rivoli, l'annuncio di un aumento del costo dei lavori pari a 15 milioni di franchi svizzeri, mentre i due Stati italiano e francese non sembravano in grado di accrescere in modo significativo il loro coinvolgimento finanziario, mise in primo piano il problema della partecipazione degli istituti bancari, in particolare francesi, al progetto. L'Union Européen-

<sup>29</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Projets de lettres», appunti (anonimi) indirizzati a Carpentier-Gonse, amministratore del Crédit Lyonnais, 30 luglio 1952, e 2 dicembre 1952.

<sup>30</sup> Cfr. AHCL, DAF 1167, fasc. «Notes de conversations juillet 1952», note della seduta del 30 luglio 1952.

<sup>31</sup> Cfr. AHCL, DAF 1166, fasc. «Notes de conversations avril 1952», e ivi, DAF 1167, fasc. «Notes de conversations juillet 1952». Su tutti questi punti la consultazione delle note di conversazione di Carpentier-Gonse al Crédit Lyonnais è molto istruttiva; si vedano in particolare le note del 23 aprile e del 30 luglio 1952.

<sup>32</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Projets de lettres», nota anonima, Parigi, 30 luglio 1952.

ne, la Banque de l'Indochine e il Crédit Lyonnais erano in grado di garantire ai loro clienti un investimento di titoli, di obbligazioni molto più importante di quanto era stato previsto all'inizio? Il rappresentante del Crédit Lyonnais, Jacques Carpentier-Gonse, si mostrò pronto a prendere in considerazione questa ipotesi, ma con la garanzia dello Stato francese, o quella congiunta dei governi interessati se l'emissione fosse stata internazionale<sup>33</sup>. La reazione immediata del rappresentante del governo italiano e quella del rappresentante del Tesoro francese, l'uno e l'altro molto restii di fronte a tale eventualità, rivelavano quanto gli equilibri finanziari, difficili da trovare per anni e anni, non potevano essere modificati, in caso di necessità, senza sollevare problemi<sup>34</sup>.

Quest'ultima polemica tra i rappresentanti del Crédit Lyonnais e quelli del governo italiano e del Tesoro francese era lungi dall'essere un particolare marginale. Alcuni mesi prima, il 2 marzo 1951, François Bloch-Lainé, direttore del Tesoro, aveva affrontato questi problemi con i dirigenti del Crédit Lyonnais. Questi ultimi gli avevano già fatto notare che la banca era pronta a piazzare presso la propria clientela azioni e obbligazioni della nuova società di diritto elvetico che avrebbe dovuto essere creata, ma a condizione che lo Stato francese avesse offerto loro la sua garanzia. Bloch-Lainé rispose che «pen-sa[va] che questa garanzia [sarebbe stata] concessa»<sup>35</sup>. Dopo le difficoltà di cui si è parlato, si giunse effettivamente a tale decisione, poiché il 25 aprile e il 24 novembre 1951 il governo francese accettò il progetto finanziario che si stava elaborando. Appare tuttavia chiaro che la garanzia dello Stato venne concessa contro voglia, poiché non appena venne annunciato, alla fine di luglio 1952, che i bisogni di finanziamento erano aumentati rispetto a quanto previsto all'inizio, il primo riflesso del rappresentante del Tesoro francese (ma anche di quello del governo italiano) fu di rifiutare di concedere la garanzia alle banche francesi che avrebbero collocato presso i loro clienti un numero di titoli superiore a quello previsto un anno prima. Si noti peraltro che il consorzio bancario francese non intendeva prendere nessun rischio, esigendo la garanzia totale dello Stato<sup>36</sup>.

Eppure le autorità italiane diedero prova di buona volontà. In effetti, i lavori stimati non erano paragonabili per i due versanti del traforo, che in Italia sarebbe stato meno lungo. Il costo totale stimato della parte francese era di 12,5

<sup>33</sup> Cfr. AHCL, DAF 1166, fasc. «Notes de conversations juillet 1952», minuta della riunione della sottocommissione finanziaria per il traforo del Monte Bianco, Parigi, Ministero delle Finanze, 28 luglio 1952, p. 4.

<sup>34</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, b. 154, fasc. 4050, appunto per il capo di gabinetto del ministro, Roma, 12 agosto 1952.

<sup>35</sup> Cfr. AHCL, DAF 1164, fasc. «Notes de conversations mars 1951», conversazione telefonica tra Moreau-Neret (Crédit Lyonnais) e Bloch-Lainé (direttore del Tesoro), 2 marzo 1951.

<sup>36</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Projets de lettres», nota anonima, Parigi, 30 luglio 1952, pp. 3-5.

milioni franchi svizzeri, contro soltanto 10,6 milioni di quella italiana. Fin dal mese di giugno del 1952 i responsabili italiani accettarono di adempiere «più della metà dei lavori di traforo e la totalità degli impianti di pavimentazione, di ventilazione e d'illuminazione, pur rimanendo proprietari solo della metà italiana del traforo»<sup>37</sup>. Era indubbiamente la conferma che gli italiani tenevano particolarmente alla costruzione di questa galleria sotto il Monte Bianco. La loro volontà di avere buon esito si espresse a varie riprese. D'altronde i francesi avevano capito che gli italiani avevano a cuore la realizzazione di questo progetto, cosa che probabilmente fece credere loro che Roma non avesse affatto scelta e che avrebbe ceduto a un buon numero delle loro esigenze finanziarie, in particolare nel corso del 1952.

Un primo esempio di queste offensive francesi è il seguente: André de Lattre, rappresentante della Direzione delle finanze-estero presso il ministero delle Finanze, uno dei responsabili francesi durante i negoziati finanziari che interessarono il progetto per anni, rimproverò agli italiani la loro «malafede» nell'applicazione delle clausole navali legate al trattato di pace del 1947. Questa faccenda tornò a galla nel gennaio-febbraio 1952 e preoccupò l'ambasciata d'Italia a Parigi e la Farnesina. Gli italiani erano ben consapevoli, e lo scrissero nei loro appunti, che dal momento in cui, nel novembre 1951, il governo aveva dato il suo consenso a finanziare la costruzione del traforo, i servizi del ministero delle Finanze di Parigi stavano riprendendo punto per punto ogni aspetto del progetto finanziario dimostrandosi particolarmente intransigenti. Lo stesso André de Lattre avanzava ancora altri rimproveri: sempre nell'ambito del trattato di pace del 1947, un accordo provvisorio sulla questione del Danubio, della Sava e dell'Adriatico stabiliva che l'Italia dovesse versare 300 milioni di franchi francesi, cosa che non era ancora avvenuta; infine, contrariamente a un protocollo del 1939, confermato da un accordo del 27 ottobre 1947, alti funzionari italiani avevano disposto di uffici a Parigi senza garantirne il pagamento dell'affitto<sup>38</sup>. Possiamo immaginare la perplessità della delegazione italiana di fronte a un simile atteggiamento. I francesi desideravano davvero concludere un accordo oppure cercavano pretesti che ne provocassero il fallimento? Era proprio questo il significato della richiesta del

<sup>37</sup> Cfr. AHCL, DAF 1166, fasc. «Notes de conversations juin 1952», conversazione tra Bois-sieu, presidente dell'Union Européenne, e Carpentier-Gonse, 18 giugno 1952.

<sup>38</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, b. 154, fasc. 4040, nota di Pietro Quaroni a ministero degli Affari esteri, Dgae, Parigi, 2 febbraio 1952, p. 2: «[Delattre] ha aggiunto inoltre risultargli che, per l'accordo provvisorio relativo alla Danubio-Sava-Adriatica, la nostra Corte dei conti non avrebbe registrato il decreto relativo ai 300 milioni di franchi che il Governo italiano si è impegnato di versare». E ancora: «Ha ricordato anche i vecchi contratti inerenti al protocollo del 27 ottobre 1939 ed all'accordo del 27 ottobre 1947 per i quali diversi funzionari del Ministero del Tesoro italiano (Rivano, Balladore, Sirovich, Tattoni, Cravino) hanno intrattenuto i suoi uffici in Parigi senza giungere ad una definizione».

consigliere commerciale italiano presso de Lattre alcuni giorni dopo. Ma è particolarmente interessante leggere il seguito delle parole dell'ambasciatore su questa faccenda. Certo, mettere questi diversi problemi sullo stesso piano della questione del Monte Bianco poteva sembrare difficilmente accettabile, ma Pietro Quaroni riconobbe che l'argomentazione francese non era del tutto infondata<sup>39</sup>. Per motivi di equilibrio di bilancio, i servizi della Ragioneria generale dello Stato di Roma erano riluttanti ad assumere gli impegni finanziari internazionali dell'Italia legati a quest'accordo. Ciò era finanziariamente comprensibile, ma politicamente inaccettabile e metteva i rappresentanti italiani in una situazione precaria nei negoziati finanziari a proposito del traforo del Monte Bianco, dando ai francesi un argomento che riemergeva dal passato: in sostanza essi ritenevano che gli italiani dall'epoca fascista non fossero cambiati e che fossero sempre in malafede<sup>40</sup>. Le parole di Quaroni rivelavano che i diplomatici italiani erano convinti che bisognasse accettare le critiche francesi, di cui ammettevano la fondatezza, poiché l'essenziale era ottenere un successo nella questione del traforo del Monte Bianco<sup>41</sup>.

Il secondo esempio di offensiva francese, nel 1952, si espresse non direttamente contro l'Italia, ma piuttosto contro gli interessi svizzeri. Rue de Rivoli era sempre stata reticente di fronte alla prospettiva della creazione di una società di diritto elvetico per la gestione e l'esercizio del traforo del Monte Bianco. Come avrebbe potuto la Francia assicurare la propria garanzia a prestiti gestiti da un'impresa straniera? Inoltre, ciò avrebbe presupposto un trasferimento di franchi francesi su conti stranieri, cosa che avrebbe rischiato di porre problemi difficilmente superabili all'Ufficio cambi. Durante la riunione intergovernativa tenutasi a Parigi dal 21 al 26 febbraio 1952, la delegazione francese cercò di ottenere il controllo del consiglio di amministrazione di questa società di diritto elvetico. La delegazione svizzera, sostenuta dai sindacati privati, vi si oppose, affermando di non essere più in grado di assicurare un qual-

<sup>39</sup> Cfr. *ivi*, p. 3: «[...] devo far rilevare che sostanzialmente il Delattre ha perfettamente ragione. Che la Ragioneria Generale dello Stato, in impegni internazionali, trovi il modo di ritardare gli effettivi pagamenti per ragioni di bilancio, è comprensibile; ma non si può tirare troppo a lungo la corda senza spezzarla e senza fare delle brutte figure [...] La conclusione è che dobbiamo sentirci dire che non rispettiamo i nostri impegni».

<sup>40</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, 1952, b. 154, telegramma di Quaroni, 2 febbraio 1952. Si veda anche ASMAE, *Dgae*, 1948, pacco n. 194, relazione dell'ambasciatore del 13 dicembre 1947, in cui stigmatizza bruscamente il modo che hanno certi francesi di considerare l'atteggiamento dei dirigenti italiani: «La impressione che si ha da qui, forse sbagliata, è che in alcuni nostri uffici – non del Ministero degli Esteri s'intende – regni ancora la mentalità fascista di volere ad ogni costo “fregare” lo straniero». Riscattare i servizi della Farnesina da qualsiasi atteggiamento ereditato dal fascismo è da parte sua una semplice precauzione diplomatica oppure ciò corrisponde ad una certa realtà?

<sup>41</sup> Cfr. ASMAE, *Ambasciata Parigi*, 1948, b. 405, relazione di Quaroni a Giuseppe Brusca, sottosegretario di Stato agli Affari esteri, Parigi, 6 agosto 1948.

siasi aumento del capitale in avvenire. Quest'argomento era particolarmente temibile, se si pensa all'aumento prevedibile dei costi del progetto di traforo. La delegazione italiana si incaricò allora di un'opera di mediazione tra francesi e svizzeri, proponendo che ognuna delle tre parti avesse una maggiore autonomia d'azione e auspicando, alla fine, la costituzione di una piccola società svizzera incaricata di garantire soltanto la gestione del traforo. Gli italiani volevano preservare il contributo dei capitali svizzeri, ma diminuire anche l'importanza della società di diritto elvetico. Il capo della delegazione francese poteva pertanto permettersi di dire alla delegazione italiana «in modo privato che alla prossima seduta della commissione [...] non sarà possibile proseguire i lavori su una base diversa da quella della proposta italiana»<sup>42</sup>. La terza società, che si aggiungeva alle due società concessionarie francese e italiana, vedeva dunque ridotte le proprie funzioni. I francesi erano profondamente convinti che gli italiani fossero pronti a far molto per salvare il progetto del traforo.

Tale compromesso, imposto dalla Francia, ma che prevedeva ancora l'esistenza di una piccola società elvetica per l'unica gestione del traforo, pareva accettato nel 1952. D'altronde, da luglio a dicembre i rappresentanti dell'Union Industrielle, della Banque de l'Indochine e del Crédit Lyonnais avevano lavorato con le diverse parti beneficiarie del traforo per costruire le modalità finanziarie pratiche del progetto in funzione delle tre future società previste. Ma le obiezioni francesi non erano scomparse, al punto che i responsabili del Crédit Lyonnais compresero chiaramente il 3 dicembre che Guillaume Guindey, direttore delle Finanze-estero presso il ministero delle Finanze, non era favorevole all'esistenza stessa di questa società elvetica<sup>43</sup>.

La situazione sarebbe cambiata allora in modo molto rapido. Il 9 gennaio 1953 venne pubblicato sul «Journal Officiel» a Parigi un programma quinquennale di lavori sulla rete stradale, grazie a un fondo speciale di investimenti, che prevedeva una partecipazione alla costruzione del traforo stradale sotto il Monte Bianco. Il 14 marzo 1953 Georges Bidault e Alcide De Gasperi firmarono una convenzione che prevedeva, fra l'altro, come stabilito da tempo, la creazione di due società concessionarie, l'una francese l'altra italiana, che avrebbero eseguito i lavori del traforo. Finiti i lavori, le due società avrebbero affidato la ge-

<sup>42</sup> Cfr. ASMAE, *Affari politici, 1951-1957*, 1952, b. 154, fasc. 4050, relazione trasmessa il 3 marzo 1952 dall'ambasciata d'Italia di Parigi alla Farnesina.

<sup>43</sup> Cfr. AHCL, DAF 1167, fasc. «Notes de conversations décembre 1952», conversazione telefonica tra Carpentier-Gonse (Crédit Lyonnais) e Guindey (direttore delle Finanze-estero, Rue de Rivoli), Parigi, 3 dicembre 1952: «[...] les derniers projets qui nous ont été transmis par les syndicats d'études français et italien font toujours état de [...] trois sociétés. Devons-nous en conclure que la Direction des Finances Extérieures s'est ralliée au projet primitif [con tre società, francese, italiana e svizzera]? Mr. Guindey nous répond négativement [...]».

stione del traforo ad una società anonima: Italia e Francia avrebbero sottoscritto la metà del capitale e il consiglio di amministrazione sarebbe stato composto in parti uguali. La gestione sarebbe stata concessa per una durata di settant'anni. Non si trattava più, dunque, in questa convenzione, di una società di diritto elvetico<sup>44</sup>. Non era proprio quello che desiderava fin dall'inizio il ministero delle Finanze di Parigi? D'altronde, non è detto che anche le autorità italiane non fossero state soddisfatte di una tale soluzione.

Per i sostenitori del progetto, in particolare il conte Lora Tottino, sembrava giunta la fine delle loro pene. La costruzione del traforo avrebbe potuto cominciare, alcuni lo speravano, prima della fine del 1953. Il suo costo totale veniva stimato in 9 miliardi di franchi francesi: 5 miliardi a carico della Francia; 700 milioni per il Cantone e la città di Ginevra<sup>45</sup>.

Notiamo che la sovvenzione della Valle d'Aosta, un miliardo di lire, doveva unirsi a quella del governo italiano, 3 miliardi di lire. Evidentemente Roma non desiderava sottolineare l'autonomia amministrativa di quella regione francofona. Anche se l'Italia era molto interessata alla costruzione del traforo del Monte Bianco, ciò non significava affatto che le sue preoccupazioni di fronte al particolarismo della Valle d'Aosta fossero scomparse e che non temesse eventuali pensieri reconditi della Francia<sup>46</sup>.

L'ottimismo, quanto alla rapida conclusione del progetto di galleria, era esagerato, poiché gli oppositori più risoluti, in Francia, avrebbero condotto la loro battaglia in parlamento e nel Consiglio economico. Infatti, il governo francese doveva presentare il testo della convenzione davanti alle due Camere per ottenerne l'approvazione.

Il governo rimandò mese dopo mese la presentazione all'Assemblea nazionale del progetto di legge dedicato a questa convenzione. Ufficialmente numerosi parlamentari si indignarono per non essere stati messi al corrente di questi negoziati e per essere stati consultati solo all'ultimo momento, quando l'accordo era già stato firmato con l'Italia. Essi rimproveravano al governo, e soprattutto ad alcuni ministeri, nel preparare questo fascicolo, di avere «tagliato fuori» il Consiglio economico che non si era ancora pronunciato sul pro-

<sup>44</sup> Cfr. AHCL, DAF 1169, fasc. «Notes de conversations novembre 1953», nota del Crédit Lyonnais, 25 novembre 1953, che ha il merito di far il punto sui diversi eventi di quell'anno.

<sup>45</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc». Secondo l'«Agence Economique et Financière» questo studio è stato condotto nel 1952. Il giornale lo rievoca in un articolo del 28 gennaio 1957, quasi cinque anni dopo, al momento in cui, con grande sollievo dei ginevrini, l'Assemblea nazionale francese aveva finalmente dato il suo consenso a quel progetto.

<sup>46</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Projets de lettres». Queste osservazioni a proposito dell'atteggiamento del governo italiano sono tratte da una relazione, redatta a Parigi e datata 2 dicembre 1952, trasmessa a Carpentier-Gonse, incaricato al Crédit Lyonnais di tutti i problemi che riguardano il progetto di costruzione del traforo del Monte Bianco, fino alla sua morte alla fine del 1960.

getto. È sorprendente constatare che tali argomenti erano già stati usati tra il 1948 e il 1949 durante il tentativo di creazione di un'unione doganale tra la Francia e l'Italia. Siccome i governi dell'epoca, e i ministeri, principalmente il Quai d'Orsay, non li avevano sufficientemente consultati, la Camera dei deputati e il Consiglio economico avevano bloccato la realizzazione di questo primo progetto<sup>47</sup>.

La commissione dei trasporti del Consiglio economico avrebbe studiato il fascicolo relativo alla costruzione di un traforo sotto il Monte Bianco e proceduto a diverse audizioni nei mesi successivi, prima di presentare il suo rapporto in seduta plenaria, quasi un anno dopo, il 23 febbraio 1954. Ripresi i diversi argomenti avanzati dai sostenitori e dagli avversari del progetto, il relatore, Roger Lapeyre, appartenente al gruppo della Cgt-Fo, espresse riserve molto serie: il progetto di traforo era l'unico ad essere stato veramente esaminato; bisognava aspettarsi un *deficit* della gestione. D'altronde, all'inizio era prevista una richiesta di concessione che coinvolgeva soltanto capitali privati e progressivamente lo Stato sarebbe dovuto intervenire impegnandosi con sovvenzioni prima, con garanzie di prestiti poi, mentre il traforo non era probabilmente una priorità assoluta, paragonato ad altri investimenti necessari nelle diverse infrastrutture di trasporto in Francia. Infine, ed è questo il punto più importante, la commissione nel suo rapporto affermò che la costruzione di un traforo sotto il Gran San Bernardo non era un vero e proprio pericolo. Di conseguenza, Lapeyre propose al Consiglio economico in assemblea plenaria di votare un ordine del giorno per un aggiornamento dei lavori sotto il Monte Bianco, da utilizzare per avviare nuovi studi. La sua proposta fu votata massicciamente: 117 voti a favore (fra cui per esempio Philippe Lamour o Alfred Sauvy), 28 astensioni e nessun voto contro. Fra questi astensionisti troviamo i gruppi delle aziende private e delle aziende industriali. Ma i sostenitori del traforo non osarono esprimere un voto chiaro, favorevole, dal momento che lo stato d'animo generale al Consiglio economico era, se non ostile, per lo meno decisamente riservato all'idea di lanciarsi nella realizzazione di tale progetto<sup>48</sup>.

Intanto questo voto segnò una battuta d'arresto nell'avanzamento del progetto per lunghi mesi, mentre in Italia i deputati e i senatori avevano approvato la

<sup>47</sup> Cfr. Archives du Conseil Economique et Social, «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 25 et 26 janvier 1949, pp. 14-19.

<sup>48</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 4 mars 1954, p. 265. Il Consiglio economico votò il seguente avviso: «Qu'il y a lieu, pour le Gouvernement, de décider l'ajournement des travaux prévus pour la construction du tunnel routier sous le Mont Blanc; et de mettre à profit le temps qu'il s'accorderait pour faire procéder à une vaste étude tenant compte des différentes données géographiques, touristiques, économiques et internationales et des divers intérêts en présence [...]».

convenzione rispettivamente il 14 e il 30 luglio 1954. Malgrado le pressioni del ministero degli Affari esteri a qualche settimana dalla visita a Roma del presidente del Consiglio francese, Pierre Mendès France, nel dicembre 1954, rifiutò di prendere una qualsiasi iniziativa perché il progetto di legge che doveva ratificare la convenzione fosse depositato all'ufficio del parlamento prima della sua partenza per l'Italia. Il Quai d'Orsay sperava, in questo modo, di costringere la controparte italiana a fare un po' di anticamera.

Da quel momento, i negoziati a Roma tra Mendès France e i suoi interlocutori sulla questione del Monte Bianco, l'11 gennaio 1955, presero una piega particolare<sup>49</sup>. Gli italiani, i quali avevano sperato che questa questione fosse posta all'ordine del giorno nelle conversazioni tra le due delegazioni, ricordarono l'importanza che attribuivano al progetto, già ratificato dal parlamento. Tuttavia, Mendès France, *les mains vides*, ribattè insistendo sugli ostacoli incontrati in Francia. Egli chiese perfino di impegnarsi a non firmare accordi diretti con la Svizzera per una galleria sotto il Gran San Bernardo. Insomma, i francesi prima avevano eliminato ogni idea di società svizzera di gestione, poi avevano bloccato il progetto di traforo sotto il Monte Bianco (parere del Consiglio economico che rinviava ogni discussione al parlamento francese; rifiuto del presidente del Consiglio, preoccupato per la sopravvivenza del suo governo, di presentare un progetto di legge su questa questione). Ora chiedevano agli italiani un impegno solenne a favore di questo stesso traforo del Monte Bianco escludendone qualsiasi altro! La risposta del ministro degli Affari esteri italiano, Gaetano Martino, fu chiarissima<sup>50</sup>: promise che, se il traforo del Monte Bianco fosse stato realizzato, quello del Gran San Bernardo non sarebbe stato costruito. Ma se il progetto sotto il Monte Bianco fosse fallito, l'unica alternativa per l'Italia era il Gran San Bernardo e non un qualsiasi altro progetto sulla frontiera franco-italiana. Gli italiani rifiutavano dunque ogni idea di trasformazione del traforo del Fréjus e confermavano la minaccia di un progetto alternativo con gli svizzeri. Gli italiani non stavano forse perdendo la pazienza?

Bisogna dire che Mendès France dovette fronteggiare problemi sempre più difficili nell'approntamento finanziario del progetto. Fino alla fine del 1953, il consorzio bancario era pronto ad impegnarsi in modo abbastanza importante: così in novembre il Crédit Lyonnais prevedeva una partecipazione dai 20 ai 25 milioni di franchi; nel gennaio 1955 esso scese a soli 12 milioni. Nel momento stesso in cui il presidente del Consiglio era in visita a Roma, i servizi del ministero delle Finanze moltiplicarono le pressioni presso la Banque

<sup>49</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», appunto preparatorio ai negoziati di Roma, Parigi, s.d., probabilmente gennaio 1955 oppure dicembre 1954.

<sup>50</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», minute dei negoziati di Roma, 11 gennaio 1955.



de l'Indochine e il Crédit Lyonnais perché accettassero di impegnarsi maggiormente. Altre banche non coinvolte fino a quel momento, come la Société Générale, vennero ora sollecitate e ciò provocò mercanteggiamenti abbastanza sorprendenti. Il 3 gennaio 1955 de Boissieu, presidente dell'Union Européenne, fece sapere per telefono a Carpentier-Gonse, incaricato al Crédit Lyonnais di seguire questa faccenda, che la Société Générale sarebbe stata pronta a concedere un contributo di 12 milioni, pari a quello del Crédit Lyonnais. Boissieu aggiungeva allora che al Crédit Lyonnais sarebbe convenuto «portare la sua parte a 13 milioni di franchi». L'indomani, Carpentier-Gonse prese contatto con un responsabile della Société Générale che gli precisò che la partecipazione della sua banca non avrebbe superato i 10 milioni. Lo stesso giorno, Carpentier-Gonse chiamò di nuovo de Boissieu per confermarli che sarebbero stati mantenuti i 12 milioni di contributo del Crédit Lyonnais, cifra che rimaneva superiore a quella della Société Générale. «Il Signor de Boissieu ne prende nota senza insistere»<sup>51</sup>.

Ma perché queste banche avevano cambiato a questo punto strategia, rischiando così di costringere lo Stato a un coinvolgimento maggiore nel progetto, cosa che precisamente gli rimproveravano gli oppositori della costruzione del traforo? All'inizio le banche dovevano ricevere delle azioni dette «A», che sarebbero state retribuite meglio dalla società di gestione del traforo (una volta finito e messo in funzione) rispetto alle azioni «B», di cui lo Stato e gli enti locali avrebbero disposto in cambio della loro partecipazione finanziaria. Ma a causa degli ostacoli prevedibili del parlamento e probabilmente anche di quelli del Consiglio economico, al ministero delle Finanze non avevano accettato il rischio di distinguere questi due tipi di azioni. Insomma, l'affare sembrava molto meno redditizio per questi istituti finanziari, sicché la situazione divenne ad un certo punto paradossale: per evitare i fulmini del parlamento, si riducevano i vantaggi concessi al finanziamento privato a rischio di vederlo diminuire e di costringere allora lo Stato a rafforzare la sua partecipazione.

D'altronde le restrizioni del Crédit Lyonnais non erano le uniche, come possiamo notare osservando il grado di partecipazione finanziaria delle banche (in milioni di franchi) prima e dopo questa decisione dello Stato, e consta-

<sup>51</sup> Cfr. AHCL, DAF 1171, fasc. «Notes de conversations janvier 1955», conversazioni telefoniche di Carpentier-Gonse, 5 gennaio 1955.

Cfr. AHCL, DAF 1170, fasc. «Notes de conversations décembre 1954», nota di Carpentier-Gonse, 31 dicembre 1954, a proposito della riunione del 30 dicembre 1954 nella sede dell'Union Européenne Industrielle et Financière, tra Union Européenne Industrielle et Financière, Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie, Union des Mines, Worms et Cie., Crédit Lyonnais.

tando nel contempo che avevano mantenuto la loro partecipazione al progetto mentre altre società l'avevano ridotta:

	novembre 1953	gennaio 1955
Ueif	25	25
Banque de l'Indochine	25	25
Crédit Lyonnais	25	12
Bnci	20	13
Worms et Cie	8	5
Union des Mines	8	3
Immobilière-Construction de Paris	8	3
Société Générale	//	10
banche locali	1	//
totale	120	98

*Fonti:* AHCL, DAF 1169, fasc. «Notes de conversations novembre 1953», riunione nella sede dell'Union Européenne Industrielle et Financière, Parigi, 25 novembre 1953; ivi, DAF 1171, fasc. «Notes de conversations janvier 1955», conversazioni telefoniche tra Carpentier-Gonse e Moreau-Néret (Crédit Lyonnais), con de Boissieu (Union Européenne Industrielle et Financière) e Lorain (Société Générale), Parigi, 3, 4 e 5 gennaio 1955.

Decisamente il margine di manovra di Mendès France a Roma, l'11 gennaio 1955, era ridotto; pertanto l'atteggiamento dei responsabili francesi poteva apparire cinico e arrogante ai loro omologhi italiani.

Dalla parte francese non successe nulla nel 1955, tanto più che lo scioglimento inaspettato dell'Assemblea aveva provocato nuove elezioni. La nuova legislatura poté riprendere la discussione solo a partire dal 1956 e avviare, finalmente, un vero dibattito parlamentare su questo progetto di traforo, approvato dal parlamento italiano dal luglio 1954.

4. *Una vittoria italiana?* Gli italiani cominciarono a perdere la pazienza, poiché più passava il tempo più i sostenitori di una galleria sotto il Gran San Bernardo potevano far valere solidi argomenti. Fin dalla fine del 1954 il consiglio di amministrazione dell'Anas aveva deciso di approvare il progetto di apertura di un traforo stradale tra la Svizzera e l'Italia sotto il massiccio del Gran San Bernardo<sup>52</sup>. Si prevedeva una galleria lunga sei chilometri, ad un'altitudine dunque abbastanza elevata. Per evitare un eccessivo innevamento, le due rampe d'accesso sarebbero state in parte coperte per permetterne l'uso

<sup>52</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Documentation, correspondance diverse et articles de presse», relazione dell'ambasciatore di Francia a Roma, Fouques-Duparc, 2 dicembre 1954. Si noti che l'ambasciatore, preoccupato, manda questa relazione qualche settimana prima del viaggio di Mendès France a Roma.

d'inverno. Il progetto sembrava essere a uno stadio abbastanza avanzato, secondo l'ambasciatore francese, poiché la stampa italiana segnalava che le spese avrebbero potuto essere coperte dall'emissione di obbligazioni sul mercato svizzero per un importo di quaranta milioni di franchi svizzeri, una somma vicina a quella che alcune istituzioni elvetiche volevano investire nel progetto di traforo del Monte Bianco. Eppure, sempre secondo Fouques-Duparc, il progetto del Gran San Bernardo era solo «supplétif» rispetto a quello del Monte Bianco. Era proprio ciò che avrebbero affermato i dirigenti italiani a Mendès France durante la sua visita a Roma qualche settimana dopo. Ma non si poteva più impedire che il governo italiano consentisse all'Anas, ente statale incaricato della rete stradale, di ingaggiare discussioni approfondite in vista della preparazione di un progetto alternativo. Queste discussioni tra italiani e svizzeri, d'altronde, si sarebbero moltiplicate tra il 1955 e il 1956 a causa del silenzio francese<sup>53</sup>.

Alcuni diplomatici francesi cominciarono a preoccuparsi nel settembre 1956, dopo un silenzio di ventun mesi. Etienne Dennerly, ambasciatore in Svizzera, mandò al Quai d'Orsay un rapporto allarmato il 7 settembre 1956<sup>54</sup>. All'inizio di quel mese, infatti, due sindacati privati, uno svizzero e l'altro italiano, in presenza tuttavia del ministro dei Lavori pubblici italiano, avevano firmato una convenzione che prevedeva l'apertura di un traforo stradale sotto il Gran San Bernardo. Il finanziamento di quest'operazione, a carattere strettamente privato, sarebbe stato garantito da un'emissione di obbligazioni. Nove cantoni svizzeri (fra cui quelli di Vaud, del Vallese, di Berna e di Neuchâtel) sostenevano questo progetto. Solo quello di Ginevra vi si opponeva. La Confederazione elvetica prevedeva d'altronde un miglioramento della sua rete autostradale in particolare in direzione di Basilea, anche se le autorità federali cercavano ancora di non urtare «l'opinione ginevrina». I militari svizzeri, inoltre, aggiungevano un altro argomento a favore di questo nuovo progetto. In caso di invasione proveniente dall'Est attraverso la Pianura Padana, la Svizzera avrebbe ancora potuto ostruire il traforo del Gran San Bernardo, mentre questo le sarebbe stato impossibile con il traforo del Monte Bianco, i cui due versanti erano in territorio straniero. Certo, l'ambasciatore francese a Berna insistette anche sugli argomenti favorevoli, in Italia, al traforo del Gran San Bernardo, che già in parte conosciamo: le relazioni tradizionali della Pianura Padana, in particolare degli industriali milanesi e lombardi, con il Nord Europa. Più originale è l'atteggiamento, che egli segnalava, della Fiat. La grande azienda torinese si era impegnata a fornire i due terzi della partecipazione

<sup>53</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Sessions de la Commission intergouvernementale», nota della Direzione degli affari economici e finanziari, ministero delle Finanze, Parigi, 29 settembre 1956. L'autore della nota fu probabilmente Wormser.

<sup>54</sup> Ivi, nota dell'ambasciatore francese indirizzata al Quai d'Orsay, Berna, 7 settembre 1956.

italiana al capitale della società anonima che sarebbe stata incaricata del progetto italo-svizzero. Si trattava di un'informazione essenziale data l'importanza della Fiat nell'economia italiana. Inoltre, il fatto che essa si schierasse a favore di questo progetto, mentre, come impresa torinese, avrebbe potuto preferire un traforo sotto il Monte Bianco, parlava chiaro sul grado di esasperazione degli industriali italiani<sup>55</sup>.

Quest'iniziativa risvegliò i francesi dal loro torpore. In qualche mese i parlamentari esaminarono in commissione e, tra dicembre 1956 e gennaio 1957, votarono in seduta plenaria la convenzione, cosa che si erano rifiutati di fare per parecchi anni. I deputati François Marie François-Bernard, in nome della commissione Finanze, François de Menthon in nome di quella degli Affari esteri, e Marcel Anthonioz, in nome di quella dei Mezzi di comunicazione e del turismo, presentarono tutti rapporti molto favorevoli, il che non significa che ogni opposizione fosse scomparsa, come ad esempio quella sostenuta con virulenza dal generale Marie-Pierre Koenig alla commissione della Difesa nazionale. Ciò, tuttavia, non impedì all'Assemblea di votare il progetto di legge favorevole alla costruzione del traforo. Allo stesso modo, il voto al Senato, l'11 aprile 1957, era ormai scontato. Certo la paura del controprogetto italo-svizzero aveva spinto i parlamentari a dare il loro consenso alla costruzione del traforo sotto il Monte Bianco, ma i deputati sostenitori del progetto avevano saputo anche addurre un argomento nuovo, e di peso. Col passar del tempo era sempre più facile misurare l'aumento del traffico stradale nell'Europa occidentale. Ciò che nel 1948 era solo un'ipotesi, diventava ora una certezza che andava al di là di quanto si potesse immaginare qualche anno prima. In tali condizioni spariva del tutto la preoccupazione di molti di fronte alle dimensioni finanziarie del progetto e alla previsione di una redditività troppo bassa. È significativo che François-Bernard, in nome della commissione Finanze della Camera, si era documentato sulla gestione finanziaria delle autostrade italiane a partire dal 1923<sup>56</sup>. Egli spiegò che le società conces-

<sup>55</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Sessions de la Commission intergouvernementale», nota dell'ambasciatore francese, Etienne Dennery, indirizzata al Quai d'Orsay, Berna, 7 settembre 1956. Dennery scrive: «La signature à Turin, la semaine dernière, d'un accord entre groupes italiens et suisses en vue de la réalisation du percement d'un tunnel sous le Grand Saint Bernard [...] appelle une fois de plus l'attention sur la nécessité de prendre rapidement une décision en ce qui concerne le creusement du tunnel du Mont-Blanc» (p. 1). E, più avanti: «Il n'est pas sans intérêt de signaler que d'ores et déjà la Société FIAT s'est engagée à prendre ferme les 2/3 de la participation italienne au capital de base de 15 millions de francs suisses de la société anonyme dont on a prévu la création à Turin» (p. 4).

<sup>56</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso favorevole di François-Bernard all'Assemblea nazionale sul progetto di legge relativo alla costruzione della galleria sotto il Monte Bianco con indicazioni statistiche, Parigi, 22 gennaio 1957, p. 12. François-Bernard era deputato delle Alte-Alpi e nella sua relazione sostiene il progetto savoiaro del

sionarie erano sia rimaste private, come quella che gestiva la Torino-Milano, sia passate in gestione all'Anas. Intendeva dimostrare ai colleghi parlamentari che le società concessionarie di pedaggi stradali potevano essere molto redditizie, come documentavano i risultati degli ultimi esercizi della società che gestiva l'autostrada Torino-Milano (in milioni di lire):

	1950	1951	1952	1953	1954
pedaggi	381	428	463	591	702
utili netti	61	76	68	102	141

*Fonte:* AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso favorevole di François-Bernard all'Assemblea nazionale sul progetto di legge relativo alla costruzione della galleria sotto il Monte Bianco con indicazioni statistiche, Parigi, 22 gennaio 1957, p. 12

In pochi anni l'importo dei pedaggi incassati e gli utili netti erano fortemente aumentati. La progressione era stata ancora più forte per gli utili, che erano più che raddoppiati. Certo non intendeva affermare che tutto il traffico stradale tra Torino e Milano avrebbe per forza imboccato il futuro traforo del Monte Bianco. Volle soltanto dimostrare che la crescita del traffico era tale che il futuro traforo ne avrebbe tratto necessariamente profitto, anche se era al momento impossibile precisare in quale misura.

A sua volta il deputato Anthonioz, in nome della commissione dei Mezzi di comunicazione e del turismo, presentò statistiche sul traffico stradale tra il 1948 e il 1951<sup>57</sup>:

	1948	1951
entrate in Svizzera di veicoli a motore	491.939	867.274 (+76%)
movimento in Italia delle automobili attraverso le frontiere	843.675	1.271.853 (+50%)

*Fonte:* AMF, b. 43.964, fasc. «Sessions de la Commission intergouvernementale», rapporto di Anthonioz, Parigi, 14 dicembre 1956, p. 4

Monte Bianco, mentre forse avrebbe preferito una trasformazione del Monginevro. Una nuova prova della rapidità dell'evoluzione delle mentalità in Francia. Se egli si interessò al funzionamento dell'Anas, era anche perché sapeva che quest'organismo era parte beneficiaria nel controprogetto italo-svizzero di traforo sotto il Gran San Bernardo almeno fin dal 1954.

<sup>57</sup> Cfr. AMF b. 43.964, fasc. «Sessions de la Commission intergouvernementale», rapporto di Anthonioz, Parigi, 14 dicembre 1956.

Anche se questa rappresentazione si fermava al 1951, le cifre erano eloquenti e confermavano la rapidissima crescita del traffico.

Infine tutti i relatori considerarono gli aspetti finanziari del progetto, fin dalla convenzione del 1953, ma naturalmente fu François-Bernard, in nome della commissione Finanze, che si rivelò il piú preciso. Egli presentò le due società concessionarie, l'una francese e l'altra italiana, incaricate della costruzione del traforo.

Il capitale della società francese si sarebbe ripartito nel modo seguente (in milioni di franchi):

---

Stato	210
enti locali	40
Stato e città di Ginevra	30
contributo privato	120
totale	400

*Fonte:* AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso di François-Bernard, cit., p. 3

---

Notiamo che il contributo privato era di nuovo valutato in 120 milioni di franchi, mentre all'inizio del 1955 numerose banche avevano ridotto la loro partecipazione al progetto (come si è visto in precedenza). Così il Crédit Lyonnais, al pari della Bnci, decise di aumentare la sua partecipazione da 12 a 25 milioni di franchi, com'era previsto prima del 1955. Insomma, siccome l'attuazione del traforo era diventata piú che probabile, ogni precedente reticenza finanziaria era stata spazzata via!

D'altra parte, gli stessi sottoscrittori avrebbero dovuto versare sovvenzioni alla società nella misura seguente (in milioni di franchi):

---

Stato	1.790
enti locali	10
Stato e città di Ginevra	220
totale	2.020

*Fonte:* AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso di François-Bernard, cit., p. 3

---

Infine, il governo francese doveva concedere la sua garanzia a crediti a medio termine di un importo di due miliardi di franchi, seguiti eventualmente da altri prestiti.

Il capitale della società concessionaria italiana era, naturalmente, suddiviso in maniera analoga (in milioni di lire):

---

Stato ed enti locali (fra cui la Valle d'Aosta)	342
Stato e città di Ginevra	50
contributo privato	408
totale	800

Fonte: AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso di François-Bernard, cit., p. 4

---

A cui si aggiunse un contributo in sovvenzioni di questi stessi sottoscrittori:

---

Stato	2.743
enti locali (fra cui la Valle d'Aosta)	915
Stato e città di Ginevra	379
contributo privato	408
totale	4.037

Fonte: AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso di François-Bernard, cit., p. 4

---

Il governo italiano avrebbe concesso la sua garanzia a prestiti contratti per un importo che poteva raggiungere i 1.200 milioni di lire. Come convenuto durante i diversi negoziati e nella convenzione del 1953, era previsto che la società italiana avrebbe assicurato i lavori nella parte francese del traforo, entro un limite massimo di 1.200 milioni di lire<sup>58</sup>.

Tutte queste stime corrispondevano a quanto era stato previsto nel 1953, quasi quattro anni prima, mentre da quella data si era verificato un aumento dei prezzi. Tenendo conto di un'inflazione cumulata del 25%, il ministero delle Finanze prevedeva una rivalutazione del contributo francese a 1.042 milioni di franchi. Essendo stata l'inflazione meno alta in Italia, le autorità italiane prevedevano una rivalutazione del 15% del loro contributo. Conformemente a quanto deciso nel 1953, finito il traforo sarebbe stata creata una società di gestione: le due società di costruzione ne avrebbero sottoscritto in parti uguali il capitale e si sarebbero spartiti gli introiti<sup>59</sup>.

All'annuncio del voto dell'Assemblea nazionale francese, il 27 gennaio 1957, molti a Ginevra tirarono un sospiro di sollievo poiché ora il progetto del trafo-

<sup>58</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», avviso di François-Bernard, cit., pp. 4 e 5: «La société concessionnaire italienne se procurera le supplément de fonds nécessaire à l'exécution des engagements contractés et notamment les 1.200 millions de lires visés à l'article 5 ci-dessous, au moyen d'emprunts placés en Italie».

<sup>59</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», *Exposé des motifs* del progetto della legge sulla costruzione della galleria sotto il Monte Bianco, Parigi, 14 dicembre 1956, p. 2: «Après l'achèvement des travaux, les deux sociétés concessionnaires confieront l'exploitation du tunnel à une société anonyme dont elles souscriront chacune la moitié du capital, et qui sera autorisée à percevoir les péages».

ro del Monte Bianco era stato approvato dai parlamenti francesi e italiani e dagli organismi parlamentari ginevrini<sup>60</sup>. È comunque molto interessante constatare come il parlamento francese abbia votato nel 1957 un testo quasi identico a quello della convenzione che si era rifiutato di discutere, usando diverse manovre dilatorie, fin dal 1953. L'unica modifica riguardava gli aspetti finanziari, che erano stati aggiornati in rialzo. La Francia aveva dovuto cedere alla minaccia italiana. Ecco un grande progetto franco-italiano la cui attuazione avrebbe potuto cominciare sotto altri auspici, e molto prima!

In fondo, la questione fondamentale da porsi era sapere che cosa rappresentasse realmente questo progetto di traforo. In un articolo pubblicato il 3 maggio 1957 nel «*Journal des Finances*», André Paul elencò i tre grandi progetti che la Francia stava avviando in quel momento: la costruzione di un grande piroscampo transatlantico (il futuro *France*, naturalmente), il cui costo era stimato in 27,4 miliardi di franchi (su questo importo 7,7 miliardi avrebbero dovuto essere a carico dello Stato); il canale del Nord, il cui costo doveva ammontare a 15 miliardi di franchi; infine, il traforo del Monte Bianco, con un costo stimato di «almeno 6 miliardi»<sup>61</sup>. Insomma, alla fine della primavera 1957 questo traforo non era il progetto più costoso. Non era dunque il costo il motivo principale delle resistenze che aveva provocato. Molti in Francia, l'abbiamo sottolineato più volte, non lo consideravano utile, o per lo meno stimavano che sarebbe stato solo un regalo fatto agli italiani e persino ai ginevrini, alle spese dei contribuenti francesi. Insomma – si pensava in Francia – era proprio necessario avventurarsi in tale progetto, mentre le nostre relazioni economiche e commerciali con l'Italia non erano prioritarie? Un grande piroscampo sarebbe stato senz'altro più utile di un traforo che collegasse la Francia e l'Italia.

Eppure la pressione italiana nel 1956 era stata abbastanza forte da costringere le autorità francesi a fare di tutto perché il progetto del traforo del Monte Bianco avesse buon esito. Ciò significava che quel collegamento stradale con l'Italia diventava prioritario. L'Italia era dunque un *partner* economico che valeva bene un investimento di «almeno 6 miliardi di franchi», per riprendere le parole di André Paul. In fondo questi indugi illustravano la difficoltà che avevano i dirigenti francesi a prendere in considerazione una potenza economica in piena crescita. Avevano cambiato atteggiamento nei suoi confronti so-

<sup>60</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», *Convention franco-italienne du 14 mars 1953*, articolo indirizzato telefonicamente, datato 28 gennaio 1957, del corrispondente a Ginevra dell'«*Agence Economique et Financière*»: «Dans les milieux genevois on a appris avec grande satisfaction le vote positif intervenu au Parlement français et avec une majorité écrasante en faveur du percement du tunnel du Mont Blanc [...] Le projet ayant été adopté par les instances parlementaires italienne et genevoise, on pense que les travaux pourraient débiter avant la fin de l'année».

<sup>61</sup> Cfr. AHCL, DAF 2493, fasc. «Tunnel sous le Mont Blanc. Extraits de journaux».



lo perché costretti: questo dimostrava che la Francia non poteva piú considerare l'Italia come un *partner* economico di secondo piano.

Il 10 agosto 1957 Edmond Giscard d'Estaing fu nominato presidente del consiglio di amministrazione della società concessionaria francese. Tale organismo era composto da sei rappresentanti dello Stato, due del governo elvetico, uno del Dipartimento dell'Alta-Savoia e infine tre per il consorzio privato (un po' piú del 18% del capitale). Fra gli amministratori provenienti da questo gruppo privato troviamo Marcel Chautard dell'Union Européenne et Financière, Jacques Carpentier-Gonse del Crédit Lyonnais e Georges Gallienne, presidente dell'Union Routière de France.

L'avanzamento del cantiere non avvenne senza difficoltà né preoccupazioni finanziarie. Si manifestarono regolarmente problemi di ventilazione, al punto che fu necessario, a partire dal 1961, prendere la decisione di risolvere questa difficile questione in modo complessivo tanto dalla parte italiana quanto da quella francese, il che non era stato fatto fino a quel momento. Un comitato di esperti dei due paesi prese in considerazione diversi progetti che dovevano condurre a due contrattazioni: l'una per la parte francese, l'altra per la parte italiana. Tuttavia, siccome il costo totale dei lavori del traforo era piú alto in Francia, fu la società di costruzione italiana a prendere a carico il finanziamento della ventilazione su tutto il cantiere. Sempre nel 1961 gli operai italiani incontrarono gravi difficoltà: la presenza di rocce friabili obbligarono a praticare uno scavo manuale e non piú con grosse macchine, e a coprire con una volta la galleria, il che naturalmente ritardò l'avanzamento del cantiere.

D'altronde quello stesso anno fu segnato, dalla parte francese, da un grave conflitto sociale. C'erano già stati degli scioperi, come quello, durato diciannove giorni, che aveva sconvolto il cantiere nel settembre e nel dicembre 1959, solo qualche settimana dopo l'inizio dei lavori. Gli operai chiedevano che il premio di produzione fosse sostituito da un premio fisso, ma non avevano ottenuto soddisfazione. Nel 1960 ci fu un nuovo sciopero, ma anche una nuova sconfitta che si tradusse nel licenziamento dei rappresentanti del personale. Val la pena notare che, questa volta, gli operai protestavano contro la presenza di gas nella galleria, confermando così le pessime condizioni di ventilazione sul cantiere.

Nel 1961 lo scontro sociale fu ancora piú duro, e sempre per gli stessi motivi, tanto piú che i dipendenti avevano avuto l'impressione di aver conseguito una vittoria poiché l'impresa era stata condannata per il licenziamento illegale dei rappresentanti del personale l'anno precedente. Le sospensioni di lavoro cominciarono in febbraio, proseguirono in marzo fomentate da un tragico infortunio, la morte di un caposervizio e di un minatore. Era il primo dramma direttamente legato al lavoro nel traforo. Dobbiamo vedervi un legame con la recrudescenza delle sospensioni di lavoro in aprile che si sarebbero fermate solo all'inizio maggio? Tutto questo ebbe naturalmente conse-

guenze pessime sull'avanzamento del cantiere: in aprile lo scavo della galleria era progredito di soli 123 metri contro 168 in marzo e piú di 200 in febbraio. Ora, nel 1961, la società francese di costruzione del traforo aveva contratto presso banche svizzere un prestito di 17,5 milioni di franchi svizzeri. Il 9 marzo Edmond Giscard d'Estaing scrisse a Roussel, direttore del Crédit Lyonnais e amministratore della società di costruzione da quando era morto Carpentier-Gonse alla fine del 1960<sup>62</sup>. Gli segnalò di aver chiesto alle banche svizzere di effettuare un primo trasferimento su un conto del Crédit Lyonnais di 1,5 milioni di franchi svizzeri «per garantire [assurer] la nostra scadenza di marzo 1961». Eppure fu solamente il 21 giugno 1961, piú di tre mesi dopo, che il «Journal Officiel» a Parigi aveva confermato la garanzia dello Stato francese concessa a questo prestito, il cui interesse era fissato al 4,5% annuo e il cui rimborso doveva prolungarsi fino al 1969<sup>63</sup>. Certo, la garanzia dello Stato francese era automatica, e dunque questo primo trasferimento proveniente dalla Svizzera non aveva niente di eccezionale. Tuttavia, tale contributo finanziario arrivava proprio al momento opportuno per permettere alla società francese di superare le difficoltà incontrate in seguito all'ondata di scioperi cominciata fin da febbraio.

Queste difficoltà spiegano probabilmente come mai le banche svizzere avessero espresso riserve a concedere crediti ponte durante il collocamento di un nuovo prestito di 30 milioni di franchi francesi nella primavera del 1962. Le banche elvetiche sembravano dunque indugiare a concedere le stesse facilitazioni a un anno d'intervallo. Furono necessari interventi governativi francesi perché le banche aderissero a quella richiesta<sup>64</sup>.

A partire da maggio il lavoro riprese, ma l'avanzamento del cantiere procedette a un ritmo piú lento di quello inizialmente previsto. Eppure fu durante il 1962, il 14 agosto, che le due squadre francese e italiana si incontrarono. Infine, il 6 luglio 1965 il traforo del Monte Bianco fu messo in servizio. Questa nuova via di passaggio attraverso le Alpi si impose molto rapidamente. Fin dal 1966 lo imboccarono 6.500 veicoli al giorno. Secondo la società concessionaria, ciò non doveva porre alcun problema, poiché la capacità oraria del traforo poteva arrivare fino a 10.000 passaggi al giorno. Eppure già nel 1954 l'ispettore generale Gex aveva affermato, davanti alla commissione trasporto

<sup>62</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Société concessionnaire française», nota di Edmond Giscard d'Estaing (direttore della Società) a Roussel (direttore del Crédit Lyonnais), Parigi, 9 marzo 1961.

<sup>63</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel», Paris, 21 juin 1961.

<sup>64</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/2, fasc. «Conseil d'administration de la société française concessionnaire du tunnel du Mont Blanc». È quanto risulta dal processo verbale del consiglio di amministrazione della società francese concessionaria del traforo del Monte Bianco durante la venticinquesima seduta dell'11 maggio 1962: «Le conseil est [...] mis au courant de

del Consiglio economico, che il sistema di ventilazione semitrasversale era affidabile fino a 2.000 veicoli al giorno. Si era dunque dovuto adattare quel sistema all'aumento del traffico, ma la concezione d'insieme della ventilazione non era stata modificata nel frattempo.

La progressione del traffico conobbe per un solo anno, il 1968, una contrazione temporanea: 616.000 veicoli, cioè lo 0,33% in meno rispetto al 1967. Edouard Balladur, presidente della società in quel momento, lo spiegò pudicamente con gli «eventi politici ed economici» (della primavera naturalmente)<sup>65</sup>. Quel calo congiunturale aveva d'altronde riguardato solo i veicoli da turismo e i pullman, mentre gli autocarri avevano continuato a transitare sempre più numerosi attraverso il traforo: il 25% in più nel 1968 rispetto al 1967. Le previsioni, col passar degli anni, erano sempre più ottimistiche. Dal 1963 al 1975 il ritmo di progressione del traffico di automezzi pesanti attraverso le Alpi avrebbe dovuto essere tale che il numero di veicoli avrebbe potuto moltiplicarsi per sette!<sup>66</sup> Quest'entusiasmo contrastava con lo scetticismo di molti nel corso degli anni Cinquanta, durante la fase laboriosa di definizione del progetto. Del resto, non era stato proprio il fatto che molti non credevano nel successo commerciale del progetto ad averne ostacolato l'attuazione?

Il successo non sarà smentito nemmeno in futuro, fino alla catastrofe del marzo 1999, in cui morirono una quarantina di persone intrappolate in un drammatico incendio. Nel 1998, 750 mila automezzi pesanti e più di un milione e 700 mila macchine e pullman lo avevano imboccato. Dalla sua apertura nel 1965, il traforo ha permesso il passaggio di 47 milioni di veicoli<sup>67</sup>.

Si noti, comunque, che le sue caratteristiche tecniche d'insieme risalgono al 1948, anche se si è approfittato di tutte le innovazioni tecniche messe a punto nel frattempo. Poiché si era indugiato troppo a costruirlo, la sua concezione complessiva era forse già obsoleta fin dall'inaugurazione, diciassette an-

*l'évolution de la situation quant au placement de notre deuxième emprunt de 30 millions de N.F., particulièrement de l'évolution de la situation en Suisse qui nous a obligé à demander à certaines banques un crédit par facilités de caisse pour suppléer les crédits de relais qui primitivement devaient nous être consentis par les banques suisses. [Pourtant à la suite d'interventions] il semble que nous puissions compter à nouveau sur le marché suisse, pour le placement de notre emprunt et sur les banques suisses pour obtenir un emprunt de relais».*

<sup>65</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Société concessionnaire française», nota sull'attività della società, scritta da Edouard Balladur il 12 maggio 1969 e mandata a tutti gli amministratori (fra cui quello del Crédit Lyonnais).

<sup>66</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Banques», nota per il Crédit Lyonnais della Banque de l'Union Européenne Industrielle et Financière, 26 novembre 1968. È evidente che gli «eventi» francesi della primavera non davano preoccupazione. Le prospettive della Cee e della costruzione europea erano alquanto più promettenti.

<sup>67</sup> Cfr. AHCL, DAF 2432/1, fasc. «Société concessionnaire française», nota di Edouard Balladur, presidente della società, Parigi, 12 maggio 1969.

ni dopo. Ciò non è privo di importanza, se si ricollega tutto quanto alle conclusioni del primo rapporto d'inchiesta sull'incendio del traforo, reso pubblico il 13 aprile 1999<sup>68</sup>. Il relatore, Michel Marec, ispettore generale dei Ponts et Chaussées, si riferisce, ad un certo punto del suo documento, alla regolamentazione che si applica ai trafori stradali provvisti di una ventilazione semitrasversale, che prevede una capacità di estrazione dei fumi di 80 metri cubi al secondo per chilometro. Ora, secondo Michel Marec, «al Monte Bianco, la capacità di estrazione prevista in origine fu di 150 metri cubi al secondo su 5.800 metri e non si è potuto aumentarla», dal momento che era impossibile scavare pozzi di ventilazione intermedi. Questa ventilazione del traforo permetteva dunque di evacuare solo meno di 30 metri cubi a chilometro. Tuttavia, nel 1954 l'ispettore generale Gex considerò che con questo sistema di ventilazione, «siccome il volume del traforo costituisce una riserva d'aria, [le persone] avrebbero una decina di minuti per raggiungere i rifugi». Secondo norme tecnicamente ammesse all'inizio degli anni Cinquanta, il traforo offriva così, per il suo solo volume, una garanzia accettabile per far in tempo a fuggire e raggiungere quei rifugi<sup>69</sup>.

Insomma, quando Michel Marec il 13 aprile 1999 parla della concezione di origine della ventilazione, non si riferisce al 1965, anno di inaugurazione del traforo, ma agli studi pubblicati dal 1948 al 1954, il che aggrava maggiormente i problemi sorti.

<sup>68</sup> Cfr. «Le Monde», 14 avril 1999, p. 9, con estratti del rapporto di Michel Marec, pubblicato il 13 aprile.

<sup>69</sup> Cfr. AMF, b. 43.964, fasc. «Le tunnel du Mont Blanc», «Journal Officiel de la République Française. Avis et rapports du Conseil Economique», Paris, 4 mars 1954, p. 257, colonna 2.