



**Ministero dello
sviluppo economico**

Comunicato - Francobollo dedicato al Traforo Ferroviario del Frejus nel 150° anniversario dell'inaugurazione.

Venerdì, 17 Settembre 2021



Il Ministero emette il 17 settembre 2021 un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica Le eccellenze del sistema produttivo ed economico dedicato al Traforo Ferroviario del Frejus, nel 150° anniversario dell'inaugurazione, con indicazione tariffaria B.

Il francobollo è stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia; carta: bianca, patinata neutra, autoadesiva non fluorescente; grammatura: 90 g/mq; supporto: carta bianca, Kraft monosiliconata da 80 g/mq; adesivo: tipo acrilico ad acqua, distribuito in quantità di 20 g/mq (secco); formato carta e formato stampa: 30 x 40 mm; formato tracciatura: 37 x 46 mm; dentellatura: 11 effettuata con fustellatura; colori: sei.

Bozzetto a cura del Centro Filatelico della Direzione Operativa dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

Tiratura: trecentomila esemplari.

Foglio: quarantacinque esemplari.

La vignetta riproduce un'incisione della rivista L'illustration journal universel del 30 settembre 1871 che raffigura il passaggio della prima locomotiva sotto il tunnel del Frejus (collezione privata Walter Re). Suggellano la vignetta la riproduzione in alto, rispettivamente a sinistra e a destra, della bandiera italiana e francese.

Completano il francobollo le leggende "Traforo Ferroviario del Frejus", "150° Anniversario", la scritta "Italia" e l'indicazione tariffaria "B".

Poste Italiane comunica che oggi 17 settembre 2021 viene emesso dal Ministero dello Sviluppo Economico un francobollo ordinario appartenente alla serie tematica “le Eccellenze del sistema produttivo ed economico” dedicato al Traforo Ferroviario del Frejus, nel 150° anniversario dell’inaugurazione, al valore della tariffa B pari a 1,10€.

Tiratura: trecentomila esemplari.

Fogli da quarantacinque esemplari.

Il francobollo è stampato dall’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A., in rotocalcografia, su carta bianca, patinata neutra, autoadesiva non fluorescente.

Bozzetto a cura del Centro Filatelico della Direzione Operativa dell’Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

La vignetta riproduce un’incisione del giornale *L’illustration journal universel* del 30 settembre 1871 che raffigura il passaggio della prima locomotiva sotto il tunnel del Frejus (collezione privata Walter Re). Suggellano la vignetta la riproduzione in alto, rispettivamente a sinistra e a destra, della bandiera italiana e francese.

Completano il francobollo le leggende “Traforo Ferroviario del Frejus”, “150° Anniversario”, la scritta “Italia” e l’indicazione tariffaria “B”.

L’annullo primo giorno di emissione sarà disponibile presso l’Ufficio Postale di Bardonecchia (TO).

Il francobollo e i prodotti filatelici correlati, cartoline, tessere e bollettini illustrativi saranno disponibili presso gli Uffici Postali con sportello filatelico, gli Spazio Filatelia di Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Roma1, Torino, Trieste, Venezia, Verona e sul sito poste.it.

Per l’occasione è stata realizzata una cartella filatelica, in formato A4 a tre ante, contenente il francobollo singolo, la quartina di francobolli, una cartolina annullata ed affrancata, una busta primo giorno di emissione al prezzo di 15€.

Testo Bollettino illustrativo

Il 17 settembre 2021 il Traforo del Fréjus, imponente opera dell'ingegno umano, compie 150 anni di esercizio. Un traguardo importante per il primo traforo ferroviario sotto le Alpi, il più antico e progenitore dei tanti collegamenti che, a partire dalla seconda metà dell'Ottocento, hanno determinato un vero salto di qualità nel campo dei trasporti terrestri.

L'originale idea di traforare le Alpi nel loro punto più stretto, sotto il massiccio del Fréjus in alta Valle di Susa, fu di Giuseppe Francesco Medail, un impresario dei trasporti originario di Bardonecchia. Il sogno si concretizzò tra il 1858 e il 1871 grazie all'opera di tanti uomini che seppero vedere e immaginare il futuro, fra i quali si annoverano personaggi del calibro di Luigi Des Ambrois de Névache, di Pietro Paleocapa, di Luigi Menabrea, del geniale Camillo Benso di Cavour, che appoggiò l'impresa fin dalla prima pubblicazione di Medail.

Il merito della complessa progettazione spettò a tre ingegneri del Regno di Sardegna, Germain Sommeiller, Sebastiano Grandis e Severino Grattoni, i cui nomi rimangono scolpiti a imperitura memoria sulle pietre del Monumento al Fréjus di piazza Statuto a Torino. Essi seguirono la progettazione del più impegnativo cantiere che fosse mai stato realizzato sui monti della Valle di Susa. Tredici anni di lavori e di fatiche per scavare un tunnel lungo 12.000 metri, facendo incontrare, nelle viscere di un monte, due tronchi di galleria aperti da entrambi i versanti. L'impresa assunse ben presto il carattere di un prodigioso esperimento scientifico nel quale ogni particolare, anche piccolo o di minore importanza, doveva essere studiato appositamente per quello scopo perché prima non si era mai fatto nulla. Si dovettero superare difficoltà enormi per la costruzione e l'impiego di macchinari totalmente nuovi e per organizzare il lavoro in modo preciso, guardando con un occhio al progresso e con uno all'esiguità delle finanze disponibili. Tutto questo, senza sapere che cosa i minatori avrebbero trovato nelle viscere della montagna.

Il 26 dicembre 1870 l'ultimo diaframma di roccia che separava le due gallerie crollò sotto la volata delle mine: «La barriera che separava Italia e Savoia – scrisse la Gazzetta Piemontese del 2 gennaio 1871 – è caduta. Fréjus e la Rho non formano ora che un sol monte, una lunga galleria!».

Il 17 settembre 1871 il primo treno, partito da Torino, giunse a Bardonecchia e attraversò il tunnel, arrivando per la prima volta a Modane. Diventava operativa un'opera che fu giustamente paragonata, per importanza, allo scavo del Canale di Suez, inaugurato solo due anni prima.

Sebbene il Fréjus sia il più antico tunnel ferroviario, ancora oggi rappresenta il principale collegamento con la Francia attraverso le Alpi occidentali, tanto che una buona parte del servizio merci, anche grazie ai convogli dell'Autostrada Ferroviaria Orbassano-Aiton, passa tuttora nella stretta Galleria realizzata dai tre ingegneri.

Questo anniversario pone la Galleria al centro dell'attenzione: gli appassionati di treni e di ferrovie possono qui ritrovare le ardite soluzioni tecnologiche legate alla sua realizzazione, ma anche le vicende che riguardano la linea ferroviaria Torino-Modane che, con le sue motrici, i suoi mezzi rotabili, i suoi ponti e gallerie, ha profondamente cambiato il destino economico e sociale della valle e di Bardonecchia, che da piccolo borgo di montagna è divenuta cittadina internazionale e turistica. La Galleria del Fréjus e la linea ferroviaria che la collega a Torino sono gli elementi di cui non si può fare a meno per capire la Valle di Susa: una simbiosi che dal 1871 accomuna viaggiatori, impiegati, studenti, operai in un territorio che da millenni è stato scelto come terra di passaggio da e per l'Europa.

Mauro Minola
Storico