

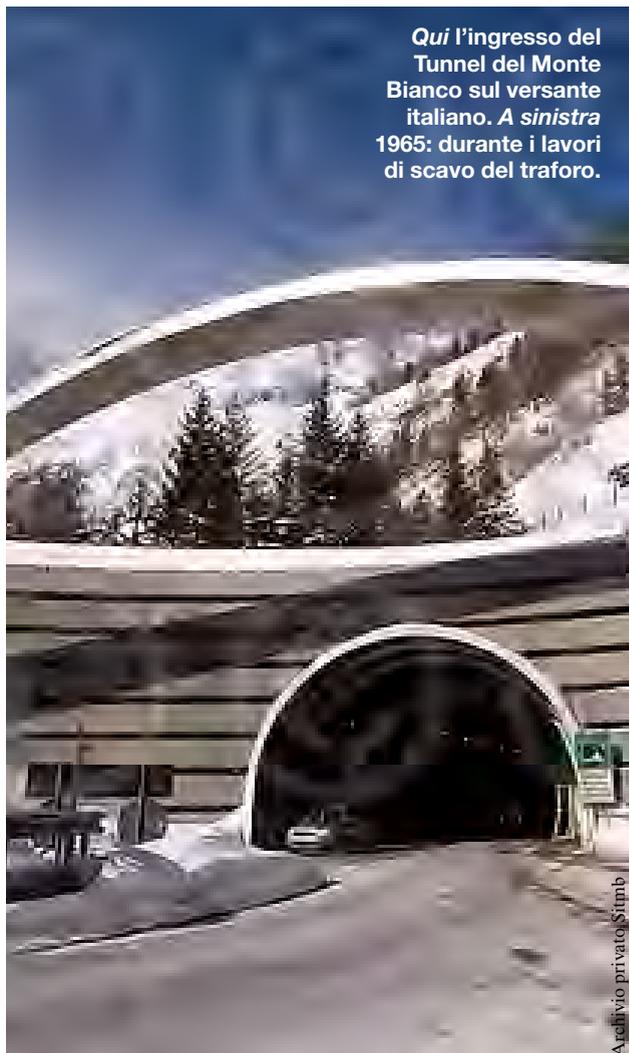
Récit d'ascension, imprese alpinistiche, nuove vie, ambiente, sport, appuntamenti, cultura alpina e libri. Vita e passioni sulle "alte terre".

# Dalle Montagne

a cura di Cristina Zerbi



Archivio privato Stim



Qui l'ingresso del Tunnel del Monte Bianco sul versante italiano. A sinistra 1965: durante i lavori di scavo del traforo.

Archivio privato Stim

## I trafori alpini, tra passato e futuro

Il 16 luglio il Traforo del Monte Bianco ha festeggiato i 50 anni dalla sua apertura. Partendo da questo anniversario abbiamo indagato sull'attualità dei trasporti, su ruota e su rotaia, attraverso le Alpi. Ne è uscito un quadro piuttosto sconcertante. Con l'unica eccezione della Svizzera.

testo di Matteo Serafin

**I**l 16 luglio del 1965, milioni di telespettatori assisterono alla presentazione dell'ultimo prodigio di ingegneria civile. Costruito in appena tre anni, progettato e sognato fin dai primi del Novecento, il Traforo del Monte Bianco era finalmente realtà. La storia

di quell'avventura è stata rievocata lo scorso 16 luglio a Courmayeur nel corso di una giornata celebrativa per il 50° anniversario. Al centro delle celebrazioni l'epica e il senso dell'avventura di quella sfida, con la gara di velocità fra le "talpe" italiane e francesi vin-

ta, contro ogni pronostico, dai nostri connazionali. Nella retorica dei notiziari dell'epoca, nei discorsi del generale De Gaulle e del presidente italiano Giuseppe Saragat, fu un trionfo di progresso, un grande passo per l'unità e la fratellanza dei popoli, per la

civiltà, per la costruzione di un'Europa finalmente unita. A rivederle oggi, fra gli assordanti scricchiolii di un'Europa sempre più in crisi, quelle immagini sembrano lontane ben più del mezzo secolo trascorso. Al di là delle celebrazioni, e dei concetti espressi



Archivio privato Stimb

per i nostri decisori mettere in atto strategie immediate per trasferire le merci su rotaia sfruttando e adeguando le infrastrutture esistenti?

**Le merci su rotaia**

I dati del trasporto merci attraverso le Alpi sono infatti di tutt'altro segno rispetto ai trattati siglati dagli Stati. Tra Francia e Italia, tra il 1999 e il 2013, la percentuale delle merci trasportate su ferro è passata dal 19,9 al 9,3%. Anche al Brennero, principale valico alpino per merci trasportate (grazie al basso costo dei pedaggi per i Tir) il trasporto merci su ferrovia si è fermato a circa 11,7 milioni di tonnellate (2013). L'unico paese ad aver deciso, attraverso una legge di iniziativa popolare denominata "Iniziativa delle Alpi", di trasferire le merci dalla gomma alla rotaia è la Svizzera. Anche la Svizzera sta costruendo un tunnel di base ferroviario sotto al Gottardo, ma lo sta finanziando in massima parte con i proventi della "Tassa sui trasporti pesanti commisurata alle prestazioni" (Ttpp), decisa anch'essa previo referendum. Tutt'altra storia quel-

la della Tav, calata dall'alto, decisa ormai vent'anni fa in base a previsioni di traffico oggi non più attendibili, e di cui molti stentano a capire i benefici reali. Anche l'Austria ha recentemente approvato la costruzione di un nuovo tunnel ferroviario, quello sotto al Semmering, molto controverso quanto all'analisi costi benefici. In Svizzera invece, pur senza nuove ferrovie, nel 2014 la quota di merci trasportate su rotaia lungo gli assi transalpini ha superato i due terzi (67,3%). Si tratta della percentuale più elevata dal 2001, quando venne introdotta la già citata Tassa sui trasporti pesanti commisurata alle prestazioni - il pedaggio applicato su tutte le strade per i veicoli pesanti superiori a 3,5 tonnellate. «È un risultato che riguarda la politica dei trasporti nel suo complesso: non solo la Ttpp, ma anche la promozione della ferrovia o maggiori controlli sui veicoli pesanti», afferma Manuel Herrmann dell'"Iniziativa delle Alpi". Secondo due rapporti pubblicati dall'Ufficio federale dei trasporti risulta che il trasferimento delle merci su rotaia può avere successo anche senza grandi progetti infrastrutturali. Servono insomma soprattutto "politiche", mentre le sole infrastrutture non sono sufficienti a togliere le merci dalla strada, queso è il succo del discorso.



CREDIT?

assoluto anche per quanto riguarda le polveri sottili in Valle d'Aosta e oltreconfine. Nei successivi tre anni di chiusura, secondo l'Associazione per la difesa del Monte Bianco, il rischio sanitario per patologie polmonari si abbassò di circa il 35%. Dopo la riapertura il numero dei Tir ammessi non è certo diminuito, ma le tariffe incrementali imposte ai veicoli più inquinanti, e la nuova galleria inaugurata nel 2007 che permette di bypassare Courmayeur,

hanno reso la vita dei residenti un po' migliore. La ristrutturazione del tunnel (conclusasi nel 2002) e poi la costruzione della nuova galleria sotto alla "Collina dei Ciliegi" hanno assorbito tutte le risorse finanziarie e creato mutui bancari, tanto che in principio si era pensato di aumentare la quota dei passaggi, rispetto al Frejus, dal 35% al 50%. La quadra è stata trovata con il nuovo sistema tariffario, grazie al quale oltre il 75% dei Tir sotto il traforo sono oggi di categoria euro 4

e 5. Inoltre, proprio a causa del prezzo elevato del pedaggio, se nel 1998 il Traforo del Bianco assorbiva il 9,12% del traffico pesante attraverso le Alpi oggi rappresenta circa il 6% contro il 31% del Brennero, il 23% del San Gottardo, il 17,5% di Ventimiglia. 63% dei Tir sono inoltre di provenienza francese o italiana, quindi interessa principalmente gli scambi interregionali.

**Una sfida quasi impossibile**

Che cosa rappresentano insomma oggi questi 11,6 chilometri scavati 50 anni fa sotto il Tetto d'Europa in pieno Boom economico? Tutt'altro che un «non luogo», per dirla con il sociologo Marc Augé che ha partecipato alla tavola rotonda durante le celebrazioni del 50°. Il tunnel ha una storia e al suo interno vive oggi una comunità, fra pompieri e tecnici, che permette a questo organismo di pulsare senza sosta per consentire a esperienze, merci e persone di continuare a passare. Quello che resta intatto, al di là delle complesse questioni macroeconomiche e politiche europee, è il senso di una sfida quasi impossibile, che ci racconta, soprattutto oggi, come senza sogni non si possa costruire e cambiare nulla.

Matteo Serafin



O. Barbieri

**Qui sopra dall'incidente del 1999, costato al vita a 39 persone, l'accesso dei Tir avviene seguendo rigide norme di sicurezza. Qui a fianco l'autopompa a doppia cabina utile a intervenire rapidamente in qualsiasi direzione.**

per l'occasione da opinionisti come Giuseppe De Rita, Aldo Bonomi, Marc Augé, Mario Calabresi, il 50° del Traforo voleva essere anche un'occasione per riflettere sull'attualità dei trasporti attraverso le Alpi. E magari per porsi qualche semplice domanda:

perché, dopo anni di difficili trattative nel quadro della Convenzione alpina, il cui protocollo trasporti è stato il più difficile da negoziare, il trasferimento delle merci da gomma a rotaia è ancora così difficile da attuare? Perché una grande opera europea

come la Tav, pensata proprio per togliere traffico pesante da sotto il Monte Bianco e dal Frejus, è diventata così impopolare? E ancora, perché le grandi opere faraoniche sono oggi invise a buona parte dell'opinione pubblica, mentre rimane così difficile



**Qui sopra 16 luglio 2015: durante le celebrazioni per i 50 anni dall'apertura del Tunnel del Monte Bianco. Da sinistra: Mario Calabresi, Giuseppe De Rita, Aldo Bonomi, Giuseppe Colazingari, Riccardo Sessa, Claude Haegi, Marc Augé. A sinistra la locandina del film scritto da Riccardo Piaggio con la regia di Luca Bich, e la copertina del libro fotografico dedicato al traforo.**



R. Santamaria armicadesign

**Alle origini del Bianco**

In origine anche il Traforo del Bianco doveva essere un collegamento ferroviario. Ma negli anni del Boom prevalsero altre ragioni, mentre gli stabilimenti Fiat sfornavano camion a tutto spiano. Dal giorno della sua inaugurazione, il traffico pesante è cresciuto regolarmente, contendendo i pedaggi al vicino Frejus, fino a quello sciagurato 24 marzo 1999 quando un Tir prese fuoco in galleria. Quell'anno sotto le viscere della montagna erano transitati 1997689 veicoli, di cui circa la metà erano Tir, un record



CREDIT?

**Qui sopra la caduta dell'ultimo diaframma della seconda canna, resa necessaria dalle direttive comunitarie per ragioni di sicurezza, nel traforo stradale del Frejus. In alto i lavori di realizzazione del traforo ferroviario del Gottardo, che verrà aperto nel dicembre 2016, e permetterà il collegamento tra Zurigo e Milano in meno di tre ore.**