

## NOTE SUL TUNNEL DEL MONTE BIANCO

Il **Tunnel del Monte Bianco** congiunge le regioni dell'Alta Savoia (**Chamonix**) e della Val d'Aosta (**Courmayeur**). Queste due comunità hanno in comune importanti legami socio-linguistici e il fatto di fondare il loro sviluppo economico su di un turismo legato ad un territorio montano unico al mondo.

Il Tunnel, costituito da un tubo a doppio senso di circolazione, è lungo circa **11.6 Km** e largo **8.6 metri**, di cui appena **7 m** di carreggiata.

Dal lato francese si accede al tunnel dall'autostrada Blanche poi dalla nazionale 205, la cui pendenza è del 7%, quindi molto ripida.

Dal lato italiano l'accesso avviene sull'autostrada A5 che parte da Torino.

L'ultimo tratto del percorso, che attraversa il territorio di Courmayeur – storica e apprezzata stazione turistica montana – attualmente, e per i prossimi 4 anni, non è servito da autostrada.

### QUAL'È IL PROBLEMA ?

Le Alpi e in particolare, il territorio del Monte Bianco, fanno parte delle regioni più interessanti dal punto di vista naturalistico e sociale del nostro pianeta, gli abitanti della regione e i turisti di numerosi paesi non alpini vi trovano ampi spazi naturali per il tempo libero. Le alpi sono una zona molto ricca dal punto di vista naturale, ma anche molto vulnerabile.

Con questo spirito l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha proclamato il *2002 Anno internazionale della Montagna*, per sensibilizzare la popolazione mondiale sui problemi delle aree montane e dei loro abitanti. Il fine è quello di far conoscere il ruolo essenziale delle regioni di montagna come riserva di acqua e biodiversità.

Sempre con i medesimi intenti il 7/11/91 tutti i paesi alpini (Italia e Francia compresi) hanno siglato la *Convenzione per la protezione delle Alpi*, strumento di tutela internazionale del patrimonio alpino contro i rischi di uno sviluppo incontrollato.

Questo patrimonio dell'umanità oggi è a rischio a causa dell'incredibile quantità di merci che attraversano, soprattutto su gomma, i territori alpini.

Dal 1970 ad oggi il trasporto merci complessivo attraverso le Alpi è più che quadruplicato. In particolare, il trasporto su gomma è aumentato addirittura di 14 volte.

Trasporto merci attraverso le Alpi (in milioni di tonnellate):

Totale alpi		1970	1980	1990	1995	1999
	Ferrovia	21.7	26.5	37.1	41,8	41.3
	Strada	6.1	22.9	46.0	70.2	85.2
	Totale	27.8	49.4	83.1	112.0	126.5

Dal 1999 al 2000 il traffico attraverso le alpi è aumentato del **6%**.

Sotto il Monte Bianco nel **1998** passavano circa **13.5** milioni di tonnellate di merci l'anno. Il tunnel costruito per un traffico leggero veniva così snaturato:

il rapporto tra camion e auto+autobus+moto nel 1965 era dell'1.5% fino diventare nel 1998 del 38.9%. Nel **1998** i camion di portata superiore alle **28 tonnellate** (più pericolosi e inquinanti) erano pari al **75% del totale**.

Tabella transiti sotto il Tunnel del Bianco:

anno	Auto+moto	Autobus	Camion	Totale
1965	334.326	5409	5.337	345.072
1975	753.253	13.146	290.360	1.056.759
1985	876.581	29.266	454.956	1.360.803
1995	1.137.213	27.680	773.911	1.938.804
1998	1.192.615	28.470	776.604	1.997.689

Le società di gestione italo-francese e i rispettivi governi nazionali hanno deciso, **senza consultare le comunità locali**, per una riapertura del Tunnel non solo al traffico leggero, ma anche a quello pesante.

In particolare, in base al Regolamento di circolazione redatto dai ministri italiano e francese sotto il Traforo passeranno 240 TIR all'ora (5760 al giorno). Tali cifre, in base a studi europei che prevedono per il 2015 un raddoppio della quantità di merci circolanti attraverso le Alpi, dovranno essere naturalmente riviste in peggio.

**PERCHÉ SI DEVE ESSERE CONTRARI AL RITORNO DEL TRAFFICO PESANTE SOTTO IL BIANCO ?**

Per **diversi** motivi, tra cui:

1. **Critica all'attuale sistema di produzione e scambio delle merci:** scelte come il senso unico alternato e la previsione di un passaggio di 240 TIR all'ora all'interno del Tunnel – 5760 TIR al giorno ! – dimostrano il predominio, ancora una volta, della logica economica sulle altre logiche possibili, come: la salute pubblica, la tutela e la valorizzazione dell'ambiente naturale, la promozione di rapporti culturali, sociali ed economici tra gli abitanti dei 2 versanti. L'odierno dibattito sulla riapertura del Tunnel del Bianco deve essere visto come un conflitto su un **bene pubblico trasfrontaliero**: il massiccio del Bianco e i suoi territori. Un conflitto sulla gestione di tale bene, ossia su chi ne deve decidere e in base a quali criteri. Uno dei principi della **globalizzazione neoliberista** è la libera circolazione delle merci, dovuta all'attuale divisione mondiale del lavoro. Le merci, sempre più frequentemente, vengono fabbricate in paesi del sud del mondo dove la manodopera è meno cara e i diritti dei lavoratori non vengono rispettati. Quel che si produce nel Sud del mondo dovrà però essere trasportato nel Nord per essere venduto; e ciò crea importanti problemi ambientali e sociali.
2. **Salvaguardia dell'ambiente e della salute pubblica:** l'effetto inquinante di un TIR in una vallata alpina è 3 volte superiore a quello in pianura. Ciò avviene a causa delle particolari caratteristiche delle zone montane - il periodo di vegetazione più breve, le condizioni topografiche e meteorologiche, come le forti inversioni termiche - che non favoriscono la dispersione delle sostanze inquinanti. Da notare che nel caso di traffico notturno o durante l'inverno, l'inquinamento prodotto risulta superiore di 4 volte rispetto alle condizioni normali (giorno e temperature miti); per questo motivo in Svizzera di notte i TIR non circolano. Dopo la chiusura del tunnel si è rilevata una netta diminuzione degli agenti inquinanti. In particolare, si è riscontrata una riduzione fino all'88% delle polveri fini, causa di gravi patologie, e in generale una netta diminuzione delle malattie respiratorie. A livello nazionale, i trasporti stradali rappresentano la maggiore sorgente di ossidi di azoto, monossido di carbonio e di composti organici non metanici. In particolare, come dimostrato dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (Gruppo di ricerca sul clima globale delle Nazioni Unite), l'aumento di CO<sub>2</sub> è responsabile di quell'effetto serra alla base del progressivo aumento della temperatura media sulla Terra e delle conseguenti catastrofi ambientali come alluvioni e siccità.
3. **Salvaguardia dell'economia locale:** il passaggio di migliaia di Tir l'anno risulterebbe assolutamente incompatibile con il sistema turistico della Valle d'Aosta e dell'Alta Savoia . Le montagne per la loro bellezza e come aree di divertimento e cultura attirano milioni di turisti (120 milioni nelle alpi, più di 5 milioni al Monte Bianco ogni anno), che naturalmente richiedono un ambiente differente da quello urbano.
4. **Sicurezza del traffico:** il passaggio dei TIR all'interno del Tunnel, date le caratteristiche tecniche dell'opera - appena 7 m di larghezza della carreggiata, assenza di galleria indipendente di soccorso e camini di aerazione -, renderebbe insostenibili i rischi per gli utenti che lo utilizzeranno. Inoltre, la forte pendenza delle rampe d'accesso, dalla parte francese è del 7% per 17 km, provoca un pericoloso surriscaldamento dei motori dei mezzi prima dell'entrata nel tunnel. Non bisogna poi dimenticare che l'assenza di TIR sulle strade d'accesso alla Galleria ha drasticamente ridotto il numero di incidenti mortali. In Francia nei 6 anni precedenti alla chiusura si era arrivati a 26 morti in incidenti sulle strade di

accesso, dopo nemmeno uno; anche sul versante italiano c'è stato un netto calo degli incidenti.

**BASTA UNO SOLO** DI QUESTI MOTIVI PER ESSERE CONTRARI AL RITORNO DEI TIR SOTTO IL BIANCO. Per questo motivo il fronte della resistenza ai camion è incredibilmente eterogeneo, con associazioni ambientaliste a fianco di sindaci di destra, liberi cittadini e professionisti della montagna.

#### DI CHI È IL TUNNEL?

Il versante francese è di proprietà statale. In Italia la situazione è più complessa e fluida:

Composizione azionaria della *Società Italiana Traforo Monte Bianco* (al momento della redazione del Dossier):

03.125% cantone di Ginevra;

03.125% città di Ginevra;

10.625% Regione Autonoma Valle d'Aosta;

32.125% ANAS

51% Autostrade SpA (**azionista di maggioranza**)

#### DI CHI È L'AUTOSTRAD SPA E, QUINDI, IL TUNNEL ?

L'azionista di maggioranza relativa è la Schemaventotto (50,1%), controllata al 60% dalla Edizioni Finance, a sua volta controllata (al 100%) dalla EDIZIONI HOLDING, finanziaria della famiglia Benetton.

Alla domanda "di chi è il Tunnel ?" bisogna quindi rispondere **BENETTON**, impero finanziario che ha tra le sue attività: produzione e distribuzione abbigliamento (*United Colors of Benetton, Sisley*), Grandi Stazioni ferroviarie, telefonia (*Blu*), **autostrade**, **autogrill**, comunicazione, settore alimentare con *Nuova Forneria*, SAGAT - Aeroporto di Torino e partecipazioni nelle società che controllano gli aeroporti di Firenze e Roma, **Impregilo** società leader nella costruzione delle grandi opere (dalla TAV al Ponte sullo Stretto)

#### CI SONO ALTERNATIVE AL PASSAGGIO DEI TIR ? Sì:

##### 1. sviluppare tutte le alternative ferroviarie ESISTENTI:

- linea Dijon-Vallorbe –Lausanne –Sempione;
- linea del tunnel del Moncenisio;
- linea Sud Lemman (Tonkin);

Ad oggi le attuali linee ferroviarie sono sfruttate solo al 30%:

Confronto tra i quantitativi di merci realmente trasportate per ferrovia e le effettive capacità delle singole linee\*

	Moncenisio	Sempione	Gottardo	Brennero	Tarvisio	Totale
2003 quantità di merci trasportate (Mio Nt)**	7,8	5,6	14,3	10,7	5,0	43,4
Capacità realisticamente raggiungibile dalla linea (Mio Nt)	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	150
Attuale sfruttamento	26%	19%	48%	36%	17%	29%

\*non sono stati considerati i valichi di frontiera di Ventimiglia e Villa Opicina

\*\* Fonte: [www.are.admin.ch](http://www.are.admin.ch)

Se tutte e cinque le trasversali ferroviarie alpine che valicano la catena alpina fossero efficacemente utilizzate, le capacità di trasporto si attesterebbero sulle 150 mio Nt all'anno, il che corrisponde ad un triplicamento del tonnello oggi trasportato. E sarebbe superiore al quantitativo complessivo, su gomma e su rotaia, che oggi attraversa l'arco alpino (128 mio Nt tra il

Moncenisio e Tarvisio). Gli investimenti e i tempi a ciò necessari sarebbero incomparabilmente inferiori rispetto a quanto richiesto dalla costruzione delle nuove trasversali alpine.

2. **considerare la realtà dei costi nel settore dei trasporti:** oggi trasportare le merci su gomma conviene perché non si considerano i costi legati alla salute, all'ambiente, all'impatto sulle economie locali. In Svizzera è stata introdotta una Tassa sul Traffico Pesante, circa 1400 L per ogni km percorso dai tir di 40 tonnellate. L'importo di tale imposta è destinato alla costruzione di nuove linee ferroviarie e a risarcire i territori attraversati dai TIR. Questo tipo di provvedimenti scoraggerebbe abitudini come quella di far viaggiare i TIR vuoti (lo fa più del 30%).
3. **incentivare scambi economici regionali e promuovere circuiti corti di distribuzione,** soprattutto nel campo alimentare. Il 30% delle merci trasportate su strada attraverso le Alpi sono alimenti e prodotti agricoli. Lo stesso TIR all'origine della tragedia del Bianco trasportava margarina e farina dal Belgio verso l'Italia. E' ora di dire basta ad un sistema che porta a trasportare per migliaia di Km, merci che potrebbero essere prodotte in ciascuna regione d'Europa.

---

#### CRONOLOGIA MONTE BIANCO:

**1965:** apertura del Tunnel del Bianco destinato prima di tutto alla circolazione turistica e progettato per 450.000 veicoli;

**1991:** più di 750.000 camion attraversano le valli ogni anno. Fondazione, in Francia, dell'Association pour le Respect du Site du Mont Blanc (ARSMB);

**22/11/1998:** Giornata francese senza auto, la popolazione locale di Chamonix e il sindaco Michel Charlet bloccano l'accesso al tunnel;

**novembre 1998:** azioni di protesta comuni tra gruppi di abitanti di Chamonix, Brennero e Gottardo;

**24/3/1999:** catastrofe nel tunnel del Bianco. Un camion belga trasportante margarina e farina prende fuoco, muoiono 39 persone. Il tunnel è chiuso a tempo indeterminato per i lavori di ripristino. All'indomani della tragedia i governi francese e italiano promettono una nuova politica dei trasporti

**giugno 99:** nessun segno di una nuova politica dei trasporti. L'Arsmb lancia una petizione contro il ritorno dei TIR

**estate 1999:** l'Arsmb si lega al movimento di protesta della vallata della Maurienne dove, dopo la catastrofe del Bianco, passano 7000 camion al giorno.

**estate 1999:** nasce in Valle d'Aosta il Comitato Stop ai Tir che in pochi mesi, aiutato da Verdi, Partito della Rifondazione Comunista, Coop. Lo Pan Ner, Legambiente raccoglierà più di 20.000 firme contro il ritorno dei TIR

**30/10/99** in qualche mese l'Arsmb raccoglie 100.000 firme contro il ritorno dei camion. A Chamonix Sindaci e associazioni di Francia, Italia e Svizzera innalzano un muro simbolico contro il ritorno dei TIR

**24/3/2000:** primo anniversario della catastrofe: presentazione di un manifesto di solidarietà tra vallate alpine e marcia di protesta a Chamonix

**14/10/00:** per protestare contro le gravi mancanze di sicurezza nel tunnel, i pompieri di Chamonix rendono le decorazioni dategli dal ministro dell'Interno in occasione dell'incendio del tunnel

**2001:** al fronte valdostano contrario al ritorno dei TIR, si aggiungono Aosta Social Forum, Sinistra Alternativa e Comité pour la Sauvegarde du Pays du Mont Blanc che costituiscono assieme alle altre associazioni un apposito coordinamento.

**23/3/2001:** secondo anniversario della catastrofe: la Compagnia delle Guide di Chamonix e centinaia di chamoniards manifestano a Parigi contro il ritorno dei tir. La petizione è ormai a 150.000 firme.

**25/6/2001:** una delegazione delle istituzioni svizzere, con a capo la città di Ginevra (tra i proprietari del Tunnel) e il vicepresidente del Parlamento va a Chamonix per esprimere sostegno alla lotta. Ormai 120 organizzazioni nazionali e internazionali sostengono il manifesto di solidarietà e 200.000 persone la petizione;

**19/8/01:** a supporto delle posizioni ufficiali espresse dalle istituzioni e associazioni di categoria locali, nei comuni del Monte Bianco di Servoz, Les Houches et Chamonix, disobbedendo agli ordini delle autorità statali dell'Alta Savoia, si tiene un referendum sul ritorno dei TIR. La partecipazione è simile a quella delle elezioni municipali e i no ai Camion sono il 97% dei votanti !

**22/9/01:** Anche a Courmayeur la popolazione è chiamata ad esprimere la propria opinione. La larghissima maggioranza dei votanti si pronuncia per una seria ed effettiva regolamentazione del traffico pesante sotto il Tunnel. La stessa posizione è espressa dai cittadini di Aosta, in occasione di un apposito sondaggio d'opinione commissionato dal coordinamento valdostano anti - TIR

**Ottobre 2001:** manifestazione internazionale nella vallata della Maurienne, migliaia di persone bloccano per ore il traffico pesante su statale e autostrada.

**12/10/01:** sondaggio IFOP in Francia, il 70% dei francesi sono contrari al ritorno dei Tir sotto il Monte Bianco e il 93% si dichiara per il trasporto su ferrovia;

**24/10/01:** un incidente causato da un TIR all'interno del Tunnel del Gottardo (Svizzera) provoca 11 morti

**4 gennaio 2002:** a Courmayeur, centinaia di persone partecipano alla giornata "Spegniamo l'inquinamento riaccendiamo il turismo: Sì al Tunnel riaperto subito, No ai TIR!!!" organizzata dall'Associazione per la Difesa del Monte Bianco

**Gennaio 2002:** viene presentato al pubblico il regolamento di transito all'interno del Tunnel elaborato da Francia e Italia secondo l'art.4 potranno passare 240 tir all'ora pari a 5764 al giorno. 2000 TIR in più rispetto al marzo '99!

**Febbraio 2002:** Proteste da parte dei pompieri francesi e italiani sugli standard di sicurezza all'interno del nuovo Tunnel. Associazioni francesi e il Sindaco di Chamonix chiedono controlli indipendenti sulla sicurezza della galleria, dato che quelli in corso vengono effettuati da chi poi gestirà, anche economicamente, la struttura;

**Febbraio 2002:** la regolamentazione Statale viene respinta all'unanimità dal Consiglio regionale. I comuni di Morgex e Courmayeur dichiarano, inoltre, che fino all'adozione di una nuova regolamentazione condivisa anche dagli enti locali, che preveda una riduzione dei passaggi di almeno il 50% rispetto al passato, nessun TIR dovrà passare;

**Febbraio 2002:** scoppia lo scandalo del conflitto di interessi del ministro per le infrastrutture Lunardi: alla sua impresa di famiglia sono assegnati, con procedure poco chiare, parte dei lavori di ripristino del Tunnel. La magistratura indaga;

**Febbraio 2002:** si costituisce l'Associazione per la Difesa del Monte Bianco (già attiva informalmente). Assemblea dei Paesi del Monte Bianco: centinaia di cittadini e rappresentanti istituzionali delle comunità del Bianco si ritrovano a Courmayeur per esprimere il loro no ai TIR.

**Febbraio 2002:** campagna pubblica di resistenza ai TIR: in Valle d'Aosta e in Francia vengono fatti appelli pubblici al blocco non violento dei TIR;

**Marzo 2002:** il consiglio Regionale della Valle d'Aosta e tutti i comuni della Valle d'Aosta si esprimono contro l'art. 4 del Regolamento di circolazione, per una riduzione dei TIR di almeno il 50% rispetto al 1999 e chiedono una moratoria al loro ritorno fino all'elaborazione di un nuovo Regolamento di circolazione condiviso dalla Regione e dagli enti locali;

**9 marzo 2002:** apertura del Traforo al solo traffico leggero. Cittadini dei due versanti e associazioni ambientaliste manifestano il loro no ai TIR!

**13 maggio 2002:** nella data prevista dai governi per il ritorno dei Tir fino alle 38 tonnellate, migliaia di manifestanti, in contemporanea da entrambi i versanti del Bianco, impediscono con i loro corpi l'accesso al Traforo. Alle manifestazioni partecipano numerosi sindaci e eletti locali.

**24 maggio 2002:** una delegazione degli abitanti di Chamonix e Courmayeur va a Treviso e blocca per un intero pomeriggio il Megastore di Benetton, azionista di riferimento della Società Italiana del Traforo del Monte Bianco.

**25 giugno 2002:** nella data prevista dai governi per il ritorno dei Tir oltre le 38 tonnellate, migliaia di manifestanti, in contemporanea da entrambi i versanti del Bianco, impediscono con i loro corpi l'accesso al Traforo. Alle manifestazioni partecipano eletti locali e nazionali di Francia e Italia.

**giugno 2002:** I TIR ritornano sotto il Bianco. Grazie al senso unico alternato (previsto almeno fino a settembre) e alla resistenza della gente, il loro numero è almeno per ora di molto inferiore rispetto al 1999 (500 TIR al giorno anziché 3000). I governi di Francia e Italia militarizzano i due versanti del Bianco. Centinaia di poliziotti in assetto antisommossa presidiano le strade di accesso al Tunnel, impedendo ogni forma di protesta. 300 manifestanti tra cui anziani, donne e bambini vengono sgomberati violentemente dalla polizia francese, che utilizza il famigerato CS gas. Tra i

numerosi feriti, anche il vicesindaco di Servoz. Su entrambi i versanti, si segnalano gravi atti di intimidazione nei confronti degli organizzatori della protesta;

**luglio -Agosto 2002:** la protesta si riorganizza con presidi, azioni di rallentamento del traffico, ricorsi legali. Il famoso alpinista ed esploratore Walter Bonatti, si schiera pubblicamente contro il ritorno dei TIR e per la difesa delle Alpi;

**5 ottobre 2002 giornata europea di mobilitazione contro il traffico sulle Alpi;**

2004: l'Agenzia Regionale Protezione Ambiente

**1 marzo 2003:** soppressione del senso unico alternato per i TIR. Le associazioni manifestano e presentano in Procura un esposto sui rischi del nuovo regime di circolazione;

**2004-2005:** le associazioni continuano la mobilitazione. Il limite da difendere è quello di non più di 1.000 TIR al giorno !

**4 giugno 2005:** il coordinamento valdostano contro il ritorno dei TIR è al fianco dei 30.000 cittadini e 35 sindaci della Val di Susa che manifestano contro il raddoppio del Tunnel stradale del Frejus e la linea ad alta velocità/capacità Torino/Lione. Lo stesso giorno un TIR si incendia dentro il traforo del Frejus causando 2 morti e diversi feriti;

**6 giugno 2005:** la chiusura del Fréjus e il mancato utilizzo di vie alternative alla gomma, sposta la maggior parte del traffico pesante internazionale lungo l'itinerario del Bianco. In breve, si passa da 1.000 Tir al giorno a 4.000 e l'inquinamento raggiunge i livelli di guardia con continui superamenti dei limiti di legge delle polveri fini e del biossido di azoto;

**8 giugno 2005:** si riaccende la protesta nelle valli del Bianco. Associazioni e rappresentanti delle istituzioni cittadini bloccano per diverse ore la strada di accesso al TMB; solo l'intervento "musclé" della polizia consente ai TIR di circolare. Nei giorni seguenti, i cittadini continuano la protesta con varie forme di disobbedienza, mentre le istituzioni locali (tra gli altri, i Comuni di Chamonix e Courmayeur e la Regione Autonoma Valle d'Aosta) pur riconoscendo l'eccezionalità della situazione chiedono formalmente un contingentamento dei TIR e il rapido ritorno al rispetto del limite dei 1.000 TIR al giorno.

**31 agosto 2005:** il Fréjus riapre, ma Governi e multinazionali non hanno fatto tesoro di quanto accaduto e continuano secondo la logica del traffico merci su strada e del denaro su tutto;

**Settembre 2005:** il nuovo Presidente della Regione Luciano Caveri, già noto come uno dei distruttori del sistema degli ecopunti austriaco, propone la realizzazione di una galleria di sicurezza per il TMB, di superare il limite regionale dei 1.000 TIR al giorno, di favorire il passaggio notturno dei camion. La cittadinanza attiva sta reagendo...

**Ottobre 2005:** grazie alla protesta degli anti-tir viene stoppata l'ipotesi di accordo quadro tra Regione e Stato per la realizzazione della Galleria di sicurezza e il raddoppio. Viene anche abbandonata l'idea di favorire il traffico pesante notturno.

Coord. Valdostano contro il ritorno dei TIR (Associazione per la Difesa del Monte Bianco, Legambiente, WWF, Verdi, PRC, Comité pour la sauvegarde du Pays du Mont Blanc, Sinistra Alternativa)

X INFORMAZIONI E CONTATTI: [alexandre.g@libero.it](mailto:alexandre.g@libero.it)

[www.retealternative.org](http://www.retealternative.org)  
[www.arsmb.com](http://www.arsmb.com)  
[www.iniative-des-alpes.ch](http://www.iniative-des-alpes.ch)

-----  
CHI LOTTA PUO' PERDERE, CHI NON LOTTA PERDERA' SEMPRE

Questo dossier è **no copyright** ed è integrabile da chiunque lo ritenga utile, purché le aggiunte siano opportunamente segnalate ai lettori