

Tav, ultima balla: falso che faccia sparire i camion dalle strade

*I numeri - Dal Frejus passano 2.100 veicoli al giorno, con le merci destinate al treno.
Sono 6mila lungo la vuota e fallimentare BreBeMi*

di **Giorgio Meletti** da *Il Fatto Quotidiano* del 08-02-2019

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2019/02/08/tav-ultima-balla-falso-che-faccia-sparire-i-camion-dalle-strade/4956336/>

Visto che le polemiche sul nuovo tunnel ferroviario della Val di Susa si sono trasformate nella solita gara di ruttì con cui la nazione ama prendere le grandi decisioni, può essere utile fermarsi un attimo a guardare la realtà. Prendiamo l'autostrada Brebemi, la Brescia-Bergamo-Milano, che è lo spreco per antonomasia. L'autostrada dove non passa nessuno. Bene, ogni giorno la percorrono 6 mila mezzi pesanti, stando ai dati ufficiali di novembre 2018. Nel tunnel autostradale del Frejus, dipinto dai sostenitori del nuovo traforo ferroviario come l'inferno di asfalto intasato da un numero di tir capaci di inquinare tutto l'arco alpino, ogni giorno passano (dato ufficiale medio del 2018) 2.154 mezzi pesanti: un terzo del traffico della deserta Brebemi.

Dovrebbe bastare questo dato a chiudere ogni discussione. Tanto è già chiaro che l'analisi costi-benefici commissionata agli esperti guidati dall'economista Marco Ponti non servirà a niente. Prima ancora di leggerla hanno cominciato a massacrarla di critiche, la più forte delle quali è che siccome Ponti è da sempre contrario a quell'opera inutile i suoi calcoli non sono attendibili. Poco importa che l'analisi costi-benefici è una metodologia basata su standard scientifici internazionali messi a punto per spendere il denaro pubblico dove ce n'è più bisogno. Quindi conviene fare una cosa alla portata di tutti gli improvvisati esperti di trasporti: contare i camion che passano.

"Basta con i tir che inquinano!". Gridano così, all'unisono, i militanti del nuovo partito ecologista-industrialista. Sotto il Frejus passano ben duemila camion al giorno, gridano inorriditi nuovi apostoli dell'ambientalismo come l'ex sindaco di Torino Piero Fassino e l'ex ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Il numero fa impressione, detto così. In realtà sono in media uno ogni 40 secondi. Sulla tangenziale di Torino di camion ne passano ogni giorno non duemila ma 80 mila, che però non preoccupano.

Non solo. Sulla autostrada Torino-Milano corrono ogni giorno (dato di novembre, mese non dei più trafficati) 13.500 mezzi pesanti, quasi dieci al minuto, uno ogni sei secondi. Il traffico è sei volte quello del traforo autostradale del Frejus. Perché quando si è costruito il Tav Milano-Torino non si è pensato di spostare un po' di quei tir dalla gomma al ferro? Sulla autostrada A4 Milano-Brescia passano ogni giorno 17 mila camion, uno ogni cinque secondi. È l'autostrada così intasata che per sgorgarla non hanno costruito una ferrovia ad alta capacità, ma un'altra autostrada, la Brebemi. Nel frattempo stanno costruendo anche la ferrovia ad alta velocità Milano-Brescia-Padova, ma servirà solo per i passeggeri. E perché nella pianura Padana non si sente l'esigenza di togliere il traffico inquinante su strada e spostarlo sulla ferrovia come si vuol fare in Val di Susa? Perché nessuno invoca di togliere dalla gomma e mettere sul ferro i 7 camion al minuto dell'Autostrada del Sole?

La ragione è semplice: è una cosa impossibile. Impossibile in Veneto e in Lombardia come in Piemonte. Lo hanno sempre saputo. Infatti anche la Torino-Lione, come la Milano-Napoli e le altre linee ad alta velocità, è nata per i passeggeri, in un'epoca in cui si sognava un'Europa solcata dai treni veloci. Quando si è visto che non c'era abbastanza traffico passeggeri per giustificare l'opera, è stata inventata la storia delle merci da spostare sul ferro, per ragioni ambientali e perché l'autostrada si sarebbe presto intasata.

Il grande imbroglio è proprio questo: a parte che non c'è nessun intasamento, il traffico merci non può essere tolto dalla strada perché è per la gran parte di breve gittata. Se un mobilificio di Lissone deve consegnare la sua merce a Pavia, il camion farà i 70 chilometri di autostrada in un'ora. Come convincere il trasportatore a portare i mobili al più vicino scalo merci ferroviario per caricarlo su un treno che porterà il carico a uno scalo merci di Pavia dove un camion vuoto dovrà andare a prenderlo per portarlo a destinazione?

Prendiamo un altro dato. Sull'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, quella che porta all'imbocco del traforo del Frejus, passano ogni giorno 3.300 mezzi pesanti. Solo 2.154, come abbiamo visto, attraversano il tunnel che collega l'Italia alla Francia. Ciò significa che un terzo del traffico che inquina la Val di Susa è di interesse locale, non partecipa al grande flusso di merci che, stando ai nostri sognatori, attraverserebbe l'Europa da Kiev a Lisbona e viceversa. Infatti, anche ipotizzando che tutti i 2.154 camion al giorno che attraversano nei due sensi il confine con la Francia vengano da lontano, rimangono una piccola frazione dei 30 mila che si muovono sulla A4 e sulla A21 Torino-Piacenza. Ed è un'ulteriore conferma che indicare nella Val di Susa la strozzatura del traffico merci capace di compromettere il futuro dell'economia piemontese e italiana tutta è solo un'invenzione propagandistica del partito del cemento e dei tunnel.

Con un corollario addirittura grottesco. Guardate la cartina qui sopra. Con il nobile scopo di liberare dall'inquinamento di un camion ogni 40 secondi la Val di Susa, vogliono fermare i tir a Torino e caricarli su un treno. Il centro intermodale è a Orbassano. I camion provenienti da Milano (o forse da Kiev) con la A4, anziché tirare dritto verso Bardonecchia dovrebbero imboccare la tangenziale Torinese (già intasata, lo abbiamo visto, da 80 mila camion al giorno) e raggiungere Orbassano su strade ordinarie. Sottrai l'inquinamento dalle Alpi e lo aggiungi ai torinesi che tanto hanno l'aria buona e non aspettano altro.