

Non si può dire No all'Alta Velocità...

Legambiente Valsusa

30-06-2007

Non si può dire NO all'Alta Velocità se poi ci si mette il doppio di tempo, di carburante, di inquinamento" (Walter Veltroni nel discorso di candidatura a segretario del Partito Democratico - Lingotto 27 giugno 2007 - Torino) secondo Veltroni, dunque, l'AV Torino-Lione risolverebbe il problema del traffico, dell'inquinamento, degli ingorghi.

L'assunto è che questi siano evidentemente concentrati sulle strade che da Torino portano verso Lione. Insomma, il problema è lì.

Da Libero Mercato del 19 giugno 2007 (di Francesco Ramella)

«Accordo fatto per la Tav». Così titolavano i giornali la scorsa settimana dopo l'incontro a Palazzo Chigi fra governo, enti locali e rappresentanti della Val Susa. A sentire la voce di questi ultimi, le cose non sarebbero così semplici ed è probabile che la lunga storia sia ancora lontana dall'ultima puntata.

È interessante notare, però, come a (presunto) accordo raggiunto sia caduto il velo sulla principale motivazione addotta dai sostenitori dell'infrastruttura, ossia che gli attuali collegamenti stradali e ferroviari tra l'Italia e la Francia siano prossimi alla saturazione e richiedano un immediato ampliamento della capacità pena il collasso degli scambi.

La realtà è infatti assai diversa.

I trafori stradali del Monte Bianco e del Fréjus sono utilizzati intorno al 35% della capacità disponibile. Il traffico medio giornaliero è per entrambi i tunnel inferiore ai 5 mila veicoli. Nel traforo del S. Gottardo transitavano nel 2001 in media 18mila veicoli. Da oltre dieci anni il traffico di mezzi pesanti nei due trafori è stabile.

Per quanto riguarda la tratta autostradale che collega Torino e il traforo, si rileva come questa sia la meno trafficata di tutta la rete piemontese: vi transitano in media 12mila veicoli al giorno contro i 17mila della Torino-Savona, i 21mila della Torino-Ivrea ed i 34mila della Torino-Piacenza, tratte che, nella logica dei fautori dell'opera, richiederebbero un intervento di gran lunga più urgente della Torino-Bardonecchia.

E cosa dire della linea ferroviaria che collega Italia e Francia? La capacità della tratta transfrontaliera è superiore ai 20 milioni di tonnellate: secondo uno studio commissionato dalla Regione Piemonte, la potenzialità è vicina ai 30 milioni di tonnellate. Il traffico merci su ferrovia ha raggiunto, dopo oltre cinquant'anni dall'apertura, un massimo intorno ai 10 milioni di tonnellate alcuni anni fa per poi diminuire drasticamente in concomitanza con i lavori di ammodernamento della direttrice. Occorreranno molti decenni prima che la linea sia saturata, se mai lo sarà.

Appare dunque evidente come non vi sia alcuna impellente necessità della nuova opera. Di ciò, sembra essere consapevole lo stesso ministro dei Trasporti che, in un'intervista a La Stampa, auspica l'attuazione di interventi volti alla limitazione del trasporto su strada e all'incentivazione del trasferimento modale dalla strada alla ferrovia. Tali interventi equivalgono a rendere meno agevole e più costoso lo scambio commerciale con la Francia (io, Stato, sussidio la ferrovia, consentendole di praticare prezzi più bassi dei costi di produzione così che tu, azienda, utilizzi un servizio peggiore di quello che sceglieresti autonomamente). Il ministro, buonista, pone l'accento più sugli incentivi che sui divieti, forse dimenticando che sono molti decenni che il trasporto ferroviario riceve fiumi di denaro pubblico e sia già oggi abbondantemente sussidiato, senza che vi sia stato alcuno spostamento di merce dalla strada alla ferrovia ma sia accaduto l'esatto contrario.

Nell'intervista Bianchi si propone, nientemeno, di «dare una spallata» nel Dpef ossia di aumentare ulteriormente la spesa pubblica per la ferrovia.

Tale prospettiva viene motivata in base alla necessità di «rendere operativi gli impegni presi con la ratifica del trattato di Kyoto».

Analoghe argomentazioni aveva avanzato qualche tempo addietro il governatore del Piemonte, Mercedes Bresso: «L'alta capacità ferroviaria Torino-Lione è un'opera essenziale per abbattere lo smog».

Per abbassare il tasso di smog e la concentrazione delle PM10 è indispensabile realizzare un'infrastruttura ferroviaria che sposti il traffico merci dalle strade alle ferrovie».

Qualche numero può forse aiutarci a capire la fondatezza di tale affermazione: ogni giorno transitano nel traforo del Fréjus e sulla tratta autostradale Torino-Bardonecchia 2.300 veicoli pesanti. La percorrenza complessiva di questi mezzi è pari al 2% del traffico delle autostrade piemontesi. Ipotizzando, prudenzialmente, che il traffico sulle autostrade rappresenti la metà di quello complessivo nella Regione, si può stimare che, azzerando il traffico merci verso la Francia e assumendo, per assurdo, che le emissioni della ferrovia siano nulle, si conseguirebbe una riduzione delle emissioni regionali pari all'1% e probabilmente meno dello 0,1% a scala nazionale pur senza considerare tutti gli altri settori.

Quale possa essere l'impatto di tale riduzione appare evidente anche considerato il fatto che, per quanto concerne l'inquinamento

atmosferico, le emissioni continueranno rapidamente a diminuire grazie all'innovazione tecnologica dei veicoli. E cosa dire delle emissioni di anidride carbonica?

Qualora si ritenesse giustificato investire 10 miliardi per costruire la Tav al fine di ridurre dello 0,1% (in realtà molto meno) le emissioni di CO₂, allora dovremo concludere che, per rispettare l'impegno richiestoci dal Protocollo di Kyoto, che ci richiede di tagliare di oltre il 15% le emissioni entro il 2012, varrebbe la pena di investire la fantasmagorica cifra di millecinquecento miliardi ossia l'intero PIL dell'Italia.

E poi ci vengono a raccontare che applicare Kyoto costerà poco.

Nota: Francesco Ramella ingegnere trasportista Istituto Bruno Leoni - <http://www.brunoleoni.it/> v. anche: "Le ragioni liberali del no" di Andrea Boitani, Marco Ponti e Francesco Ramella

"