

## LA GRANDE OPERA

L'indiscrezione sull'analisi costi-benefici consegnata ai francesi: c'è il rischio di intasare la cintura del capoluogo. Ma i sostenitori dell'Alta velocità ribattono: "I corridoi ferroviari sarebbero ammodernati e il traffico alleggerito"

# Il verdetto dei tecnici di Toninelli

## “Con la Tav più camion a Torino”

### IL CASO

ANDREA ROSSI  
TORINO

**L'**alta velocità Torino-Lione, anziché ridurre il carico di mezzi pesanti, almeno a Torino produrrebbe l'effetto opposto: un incremento di Tir in circolazione diretti o provenienti dall'interporto di Orbassano, l'hub su cui i treni scaricherebbero gran parte delle merci da distribuire poi verso le varie destinazioni.

Dalla cortina fumogena eretta dal governo italiano intorno all'analisi sui costi e benefici della Tav ieri è filtrata una indiscrezione, rilanciata da TgCom24 e non smentita, ma nemmeno confermata. Riguarderebbe un frammento

## 2150

**I Tir che passano ogni giorno per l'autostrada tra Torino e Bardonecchia (dati Sitaf)**

della relazione consegnata al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli dalla commissione guidata dal professor Marco Ponti e nei giorni scorsi inoltrata a Francia e

Unione Europea: nello specifico la parte in cui si misurano gli effetti del possibile slittamento del traffico merci da gomma a rotaia.

Secondo i promotori della Tav - e anche secondo Matteo Salvini, che ne fatto propri gli studi - la Torino-Lione dovrebbe togliere dalle strade almeno uno dei tre milioni di Tir che attraversano il confine italo-francese ogni anno. L'analisi di Ponti smentirebbe questa previsione: basandosi sui dati della Sitaf, la società che gestisce l'autostrada tra Torino e Bardonecchia al cui termine c'è il Traforo del Frejus, Ponti sostiene che i mezzi pesanti eliminati dalle strade sarebbero molti di meno, dato che solo 2.150 Tir al giorno (dunque nemmeno 800 mila l'anno) attraversano il tunnel e certamente non tutti migrerebbero su ferrovia.

Il governo non smentisce né conferma l'indiscrezione, che comunque riguarda una piccola parte del documento di 80 pagine. Il ministro Toninelli però suggerisce un possibile verdetto: «Chi decise vent'anni fa di fare la Tav si è basato su alcuni numeri: tante persone e tante merci in più, che tuttavia non ci sono. Quindi viene meno il presupposto dell'opera». Il titolare delle Infrastrutture attende però segnali da Parigi e Bruxelles: «Siccome

c'è un'interlocuzione e una condivisione con la Commissione europea, con i tecnici e la ministra francese, si potrebbe arrivare a piccole rettifiche al documento».

Secondo fonti francesi le rettifiche sarebbero tutt'altro che esigue. Anzi, il governo del presidente Macron sarebbe pronto a smontare pezzo per pezzo il dossier italiano. O, addirittura, a proporre un proprio con esito ben diverso. Una lettura che traspare anche dal versante leghista del governo: «Non penso che i francesi quando hanno accettato di fare la Tav abbiano pensato di buttare via qualche miliardo», ragiona il ministro dell'Agricoltura Gian Marco Centinaio. «Quindi mi fido dei nostri tecnici ma mi fido anche dei loro». In realtà - secondo alcune fonti non confermate - la prudenza del governo italiano sarebbe dovuta a un ulteriore fatto: al di là di quel che dirà il dossier francese, il verdetto dell'analisi di Ponti non sarebbe poi così negativo.

I dati sul traffico delle merci rivelati nell'indiscrezione di TgCom 24, poi, sarebbero quanto meno parziali. È vero che 2.150 Tir attraversano ogni giorno il Traforo del Frejus ed è altrettanto vero che altri 3.300 passano sulla Torino-Bardonecchia senza varcare il confine e dunque ri-

guardano uno scambio di merci interno all'Italia. È altrettanto vero che la Tav nasce - è scritto nei documenti ufficiali - per convogliare su ferrovia, e in un unico tunnel, le merci che transitano su tre versanti: Frejus, Monte Bianco e Ventimiglia. Sono circa 12 mila Tir al giorno, «e nei documenti ufficiali è scritto che entro il 2050 la metà sarà canalizzata sul tunnel ferroviario del Frejus», spiega il commissario di governo Paolo Foietta. Su queste basi, dunque, 6 mila Tir in meno al giorno - contando che per 80 giorni il transito dei mezzi è vietato - raggiungerebbero l'obiettivo di rimuovere dalle strade 1,7 milioni di mezzi pesanti entro il 2050.

L'analisi di Ponti considera questo traguardo pura utopia: sulla Torino-Milano, nonostante un collegamento ferroviario all'avanguardia, ogni giorno viaggiano 13.500 mezzi pesanti. E rileva che se anche si realizzasse un massiccio travaso di merci da gomma a rotaia, i treni finirebbero tutti all'interporto di Orbassano e da lì, mancando adeguati collegamenti ferroviari, dovrebbero passare su Tir intasando la cintura di Torino, già solcata quotidianamente da 80 mila mezzi. Anche in questo caso c'è disaccordo: con la Tav i corridoi ferroviari verso Trieste e Genova sarebbero ammodernati; Orbassano sarebbe solo uno scalo di transito. —



REPORTERS

Il cantiere della Tav di Chiomonte la scorsa settimana è stato visitato dal vicepremier Matteo Salvini

