

## Il no ai treni in uno studio imprevedente e già scritto

**VITTORIO EMILIANI**

«**L**e ferrovie assorbono un fiume di soldi pubblici in sussidi, mentre la strada tra tasse sui carburanti e pedaggi genera moltissime risorse per lo Stato. Inoltre anche se questa costosissima politica avesse successo, gli sbandierati ma mai misurati benefici ambientali sarebbero minimi, nell'ordine dell'1% delle emissioni climateranti totali italiane». 15,6 milioni di pendolari ferroviari italiani sono avvertiti. Questo è il manifesto ideologico del prof Marco Ponti, emerito del Politecnico di Milano, presidente della commissione per la nona verifica costi-benefici per la Tav, in un'intervista del 2017 a France Presse. Cosa si aspetta dunque a pubblicare gli esiti di questa (nona!) verifica?

Eppure l'esito sembra scontato in partenza. Per Ponti – che ha scelto la maggioranza dei tecnici nel suo stesso ambito – «il futuro dei trasporti è nella strada», la riduzione di inquinamento con i treni è molto modesta (non dice mai quanto però), si salva a malapena l'Alta Velocità, il resto è tutta una costosa ferraglia da sostituire con una flotta imponente di bus. In questi climi è problematico trovare una soluzione di compromesso utile al Paese sulla Tav diventata ormai una sorta di Giudizio di Dio. Che in Italia degenera presto in commedia.

Giorni fa da un seminario internazionale a Milano è emerso che la polvere microscopica generata dallo sfregamento di pneumatici sull'asfalto è responsabile dell'inquinamento

da traffico automobilistico quanto l'emissione dei gas di scarico. La polvere rilasciata da camion, autotreni, Tir e auto sulle strade contiene un mix di sostanze chimiche tossiche e cancerogene che possono causare malattie cardiovascolari e respiratorie nelle aree fortemente trafficate, specie fra bimbi e anziani. E si sa che la pianura lombarda è tra le aree più avvelenate d'Europa.

Secondo uno studio coordinato da Fulvio Amato per il Consejo Superior de Investigaciones Cientificas di Barcellona, le micropolveri che si staccano dall'asfalto, dalle gomme e dai freni, concorrono ad una metà circa dell'inquinamento da traffico veicolare. Ad esse le statistiche ufficiali attribuivano nel 2015 quasi 50.000 morti premature in Italia.

Invece la tesi generale del professor Ponti è che con le accise sui carburanti e coi pedaggi il bilancio per la finanza pubblica diviene quanto mai positivo, mentre i treni non fruttano entrate fiscali, né pagano pedaggi. E quindi, sotto con camion, autotreni, autocisterne e Tir. Sotto anche coi bus al posto dei treni locali su Alpi e Appennini. Dove notoriamente, di questi tempi, la neve supera il metro o due e si paralizzano del tutto (vedi Brennero) i trasporti stradali, passeggeri e merci, mentre le nostre ferrovie, pur scassate, con qualche problema continuano a funzionare. Le confinanti Svizzera e Austria offrono un ottimo modello ferroviario. Con risultati, ambientali e pure turistici, di grande rilievo. Nel confronto, chi è l'imprevedente?

