volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il TAV, l'inquinamento e la cura che fa morire il paziente

Autore: Luca Mercalli

In mancanza di altri argomenti siamo alla variante ecologista: la Nuova linea ferroviaria Torino-Lione è imposta da ragioni ambientali. Spostare il traffico dalla gomma alla rotaia – si dice – riduce le emissioni. Ma si tratta di una mezza verità che veicola un inganno.

È vero: il traffico su rotaia è preferibile per quanto riguarda le conseguenze sull'ambiente. Ma attenzione: ciò vale se ci si riferisce alle ferrovie già esistenti, come l'attuale linea Torino-Modane. Mentre non è così, almeno nel contesto attuale, se si devono costruire delle nuove linee e, ancor più, se queste prevedono lunghi tratti in galleria. È quel che sostengono, per esempio, i ricercatori Jonas Westin e Per Kågeson del Royal Institute of Technology di Stoccolma nell'analisi *Can high speed rail offset its embedded emissions?*: affinché il bilancio di carbonio sia favorevole al clima le linee ferroviarie ad Alta velocità «non possono contemplare l'estensivo uso di tunnel».

Se il bilancio monetario costi-benefici della Torino-Lione già vacilla, del bilancio di carbonio non si parla mai. Il tunnel bisogna costruirlo: per oltre dieci anni le talpe succhieranno megawatt, il cemento assorbirà energia e produrrà emissioni, l'armamento e i dispositivi di sicurezza richiederanno tonnellate di acciaio e di cavi di rame, i camion e le ruspe per spostare migliaia di metri cubi di roccia andranno a gasolio. Poi c'è l'impianto di raffreddamento che a opera conclusa funzionerà in permanenza, poiché all'interno del tunnel la temperatura sarà attorno a 50 gradi, ostile alla vita.

Quando il primo treno passerà su quella linea non si vedrà alcun vantaggio ambientale, in quanto per parecchi anni, ammesso che venga effettivamente usata a pieno carico come da previsioni per ora sulla carta, il risparmio delle emissioni dovrà ripagare il debito di quelle rilasciate in fase di cantiere e di esercizio. Ammesso dunque che sia possibile, una prima riduzione netta delle emissioni potrebbe avvenire non prima del 2040. Già, ma il clima è in estrema crisi adesso e l'ultimo rapporto IPCC dice che le emissioni vanno ridotte *subito*. In difetto, nel 2040 avremo già superato la soglia di sicurezza del riscaldamento globale di 1,5 gradi.

La cura del ferro della Torino-Lione è quindi strana: prima richiede un'intossicazione sicura del malato, poi promette di disintossicarlo quando sarà già moribondo. La cura potrebbe, dunque, essere peggiore del male che vorrebbe curare. Per fare valide previsioni e stabilire se la *pubblicità verde* della grande opera sia ingannevole o meno, occorre un bilancio di carbonio certificato da un ente terzo, come l'Istituto Superiore di Protezione e Ricerca Ambientale che mantiene il catasto nazionale delle emissioni climalteranti e potrebbe verificare se nell'ambito dell'Accordo di Parigi siglato anche dall'Italia il super tunnel Torino-Lione sia coerente o perdente. Sin d'ora, peraltro, è difficile avere dubbi al riguardo.

Ma allora, non è meglio cambiare cura? Usare i miliardi di euro destinati alla Torino-Lione per una riduzione delle emissioni con effetti certi e immediati, come collocare più pannelli solari sui tetti degli italiani, cambiare gli infissi alle case colabrodo, aumentare la coibentazione, installare pompe di calore, tutte azioni che danno lavoro a decine di migliaia di artigiani e non ci fanno attendere vent'anni per ottenere effetti positivi sull'ambiente.

Intanto, per il Tgv Milano-Parigi si potrebbe recuperare subito un'ora di viaggio con un semplice accordo tra ferrovie francesi e italiane. Infatti, per ragioni di incompatibilità tra dispositivi di sicurezza, il treno francese, una volta arrivato a Torino via tunnel del Frejus, invece di instradarsi sulla linea ad Alta velocità per Milano continua da anni a transitare sulla vecchia linea regionale via Vercelli e Novara. Se i francesi sostituissero il loro vecchio Tgv con un treno più moderno la tratta Parigi-Milano si abbrevierebbe subito di quasi un'ora. Come mai la gente non scende in piazza per questo significativo risultato che non incide sulle casse dello Stato e non deve attendere decenni per entrare in servizio?

Infine, dopo le iniezioni di retorica a buon mercato inneggianti a progresso, crescita, investimenti, lavoro che passeranno tutti e solo da questo buco sotto il massiccio dell'Ambin, proviamo a fare un passo più analitico verso gli scenari futuri. Che piaccia o no, le risorse naturali planetarie diminuiscono e i rifiuti aumentano. Così l'Unione Europea ha saggiamente scelto la strategia dell'economia circolare, per minimizzare l'uso di materie prime: costruire oggetti più durevoli e riparabili, contrastare l'usa-e-getta, riciclare i materiali a fine vita. In un tale contesto, l'idea di una continua espansione del trasporto merci invocata dai promotori della Torino-Lione e da un'altra parte della burocrazia europea appare in aperto conflitto con i limiti fisici planetari.

Occorre uscire dal tunnel per aprire lo sguardo alla realtà, molto più complessa, problematica e inedita, e le cui soluzioni sono immensamente più articolate di un buco nella roccia, ostinatamente perseguito per ragioni che non appaiono razionalmente difendibili.