

## **Il bilancio di carbonio Un altro buon motivo per il No: il tunnel danneggerà il clima**

di **Luca Mercalli** da *Il Fatto Quotidiano* del 18-11-20178

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione viene giustificata con motivi ambientali: la cura del ferro fa bene, spostare traffico da gomma a rotaia riduce le emissioni. Il che è vero se si usano ferrovie esistenti, come l'attuale linea Torino-Modane, lo è meno quando si devono costruire nuove, meno ancora quando sono per una tratta in tunnel.

Lo sostengono 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°C, 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.

Il clima però è già in estrema crisi adesso e l'ultimo rapporto IPCC dice chiaramente che le emissioni vanno ridotte subito, altrimenti nel 2040 avremo già superato la soglia di sicurezza del riscaldamento globale di 1,5°C. 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.

Non è meglio cambiare cura? Usare i miliardi di euro ad essa destinati 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.

La cura del ferro Torino-Lione potrebbe 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.

C'è poi quell'ora di viaggio sul Tgv Milano-Parigi che si potrebbe recuperare subito grazie a un accordo tra ferrovie francesi e italiane. Per ragioni di incompatibilità tra dispositivi di sicurezza, il treno francese, una volta arrivato a Torino via tunnel del Frejus, invece di intradarsi 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?

E 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.