

## **Mercalli: “Dai Sì Tav solo slogan, hanno un’idea sbagliata del progresso”**

*intervista a Luca Mercalli di Giacomo Russo Spina*

da MicroMega del 08-02-2019

<http://temi.repubblica.it/micromega-online/mercalli-dai-si-tav-solo-slogan-hanno-unidea-sbagliata-del-progresso/>

“Hanno un’idea sbagliata del progresso”. Luca Mercalli ce l’ha con un mondo che in maniera fideistica ha scelto le ragioni Sì Tav: “Vanno avanti a slogan, non supportati da numeri e dati”. Meteorologo, divulgatore scientifico e climatologo, è in attesa di analizzare la relazione costi/benefici del governo che sarà resa pubblica a giorni. Nel frattempo Mercalli prova a smontare, una ad una, la propaganda dei favorevoli alla tratta Torino-Lione. Tra le loro ragioni ci sarebbe quella ecologista. Su questo, il climatologo sorride: “Come si fa ad affermare tale absurdità? E’ vero l’esatto contrario, meglio spendere per azioni che diano subito un risultato in termini di emissioni di Co2 e non per progetti che lo potrebbero dare forse tra oltre 20 anni”.

### **A breve si conoscerà il verdetto di questo dossier sui costi e i benefici. Ma era veramente indispensabile?**

Se ne sentiva il bisogno dalla bellezza di quasi trent’anni! Il progetto della Tav in Val di Susa nasce nel 1991 senza alcuna analisi di terza parte e per volontà fondamentalmente dei proponenti, ovvero da coloro che maneggiano soldi pubblici e hanno profitti. Se chiedi al macellaio se la carne è buona, ovviamente ti dirà di sì. Bisognava, già da tempo, passare per il parere di una struttura composta da esperti neutrali.

### **Ma conosce il team che ha elaborato il dossier? E’ affidabile il loro responso e sono davvero neutrali?**

Tenderei a fidarmi: Marco Ponti è uno dei maggiori esperti di economia dei trasporti. Tra l’altro, non credo che l’analisi costi/benefici, essendo elaborata fondamentalmente da economisti e da ingegneri, prenda in considerazione gli aspetti ambientali che sono personalmente il mio campo di ricerca. Se aggiungiamo pure questi, il giudizio sulla Tav diventa ancor più negativo.

### **Qual è il principale motivo per cui lei è No Tav?**

Siamo in una condizione di crisi ambientale che richiede di moderare i consumi e non di aumentarli quindi un’opera che incrementa il transito merci è contraria al principio basilare della sostenibilità. La stessa Europa è in contraddizione con se stessa perché la Commissione trasporti favorisce quest’opera mentre abbiamo la Commissione ambiente che agevola il modello dell’economia circolare, ovvero l’economia che ricicla ed è basata sul risparmio di materie prime. Lo scenario del futuro prevede meno rifiuti e il consumo di meno risorse, così serve men che mai un’opera che secondo i proponenti farà passare più merci, più velocemente, e in container più grandi.

### **Ci sta dicendo che la scelta di realizzare il treno ad alta velocità è figlia di un modello di sviluppo economico ed infrastrutturale ormai considerato obsoleto?**

Assolutamente: hanno in testa un modello che era valido giusto negli anni Sessanta.

### **Sostiene che il tunnel danneggerà persino il nostro clima, non è vero il contrario? La nuova linea ferroviaria Torino-Lione viene giustificata proprio con motivi ambientali: la cura del ferro fa bene e spostare traffico da gomma a rotaia riduce le emissioni.**

Questo sarebbe vero se si fosse usata una rete ferroviaria già esistente. Quando si va a costruire un’infrastruttura nuova, è necessario considerare due fattori, entrambi estremamente dannosi per il nostro clima. Innanzitutto per realizzare una maxi opera con gallerie – e qui stiamo parlando di 57km, oltre a tutte le gallerie accessorie di cui nessuno parla – ci vogliono almeno dieci anni di cantiere e non si scava con il piccone ma con gasolio ed energia elettrica. Per non parlare dei materiali: ci vogliono cemento, acciaio, rame, alluminio. Succede che l’infrastruttura, per dieci anni, invece di diminuire le emissioni, ne produrrà di nuove a causa di un cantiere che sarà fonte certa di inquinamento atmosferico. In secondo luogo, la propaganda Sì Tav sostiene che se la tratta verrà usata a pieno carico – perché il proponente afferma ciò – e taglierà Co2 eliminando la circolazione dei camion per strada ma, attenzione, si dimenticano che metteremo almeno altri dieci anni per compensare l’inquinamento emesso nei dieci anni di costruzione. Quindi il primo kg di Co2 tolto effettivamente dall’atmosfera non arriverà prima del 2040. Allora, le Nazioni Unite e il comitato di controllo governativo per il clima delle Nazioni Unite sostengono che siamo già in emergenza climatica e che se vogliamo mantenere la temperatura sotto l’aumento di due gradi entro questo secolo, la Co2 va tolta subito. Oggi bisogna investire denaro per decarbonizzare l’atmosfera, non tra vent’anni. Tra vent’anni è tardi, il danno climatico sarà irreversibile.

### **Abbiamo capito i motivi tecnici, le chiedo ora le conseguenze politiche. Come la mettiamo con l’Unione europea che su quest’opera ci ha investito e ci crede?**

Prima di tutto i trattati sui trasporti non menzionano necessariamente il super tunnel come non contemplano, come unica scelta possibile, l’alta velocità: il programma europeo prevede soltanto un miglior uso delle ferrovie. Dice semplicemente che le linee devono essere armonizzate e che bisogna trovare la migliore condizione per farle funzionare con efficienza. Non sostiene che siamo condannati a costruire tappe nuove... questa è una forzatura che è stata usata strumentalmente per sostenere le ragioni Sì Tav in Val Susa.

### **Come finirà il braccio di ferro tra M5S e Lega?**

Non lo so. Dico soltanto che oggi si è aperto il primo spiraglio politico in trent'anni e che, finalmente, si discute pubblicamente dell'opera smontando la narrazione propagandistica di chi sostiene l'indispensabilità di questa infrastruttura. Il movimento No Tav è composto anche da molti miei colleghi, docenti, ricercatori, scienziati, tecnici del Politecnico di Torino... tutta gente che da anni cerca di rompere un muro di omertà ma nessun governo, prima, ha mai aperto un dibattito serio sull'impatto ambientale/climatico e sui reali benefici dell'opera.

### **Perché, secondo lei, il Sì Tav ha il sostegno della stampa mainstream e di tutti i governi avuti negli ultimi vent'anni?**

Dove ci sono i grandi progetti che muovono tanti soldi, può essere comodo stare da quella parte.

### **Gli interessi economici ce li hanno le lobby che devono costruire, mi chiedo perché la stampa e i governi?**

C'è un motivo simbolico. Esiste una gran parte di persone che identifica con il progresso alcuni simboli ma non fa un'analisi critica basata sui numeri: non ho mai avuto dalla controparte tesi documentate e convincenti che mi spiegassero le ragioni Sì Tav. Chiamparino è così: vede lo sviluppo con le stesse lenti di un Cavour che siccome ha realizzato il traforo nell'Ottocento, oggi lo dobbiamo fare ancora più grosso e lungo. Inoltre ribalta la posizione chiamparinesca affermando che la montagna è sempre lì. Nessuno la sposta. Se mai le condizioni cambiassero e tra cinquant'anni si decidesse di realizzare il traforo perché tutte le mie previsioni si rivelassero sbagliate a vantaggio di nuovi studi, si potrebbe sempre fare. Se perdi oggi l'occasione, puoi recuperare nel futuro. È falso, invece, il contrario. Realizzare oggi la Tav, con tutti i dubbi annessi, significa non poter più riparare all'errore ambientale ed economico. Soldi spesi male ed ingenti danni. Una follia.

### **Si riferisce ai Sì Tav quando affermano “da questo treno non passeranno solo merci ma anche idee”?**

Capisci, non vuol dire niente una frase così. Siamo a delle posizioni puerili: uno slogan ideologico che non ha niente a che vedere con lo sviluppo economico del Paese.

### **Scusi, qual è la sua idea di progresso?**

Non sono un retrogrado, non voglio tornare alla candela. Per me il futuro è la sostenibilità ambientale, il risparmio energetico, l'innovazione tecnologica sui pannelli solari. Sono per quegli investimenti d'avanguardia che, come è ormai provato, portano ottimi risultati.

### **Nel silenzio generale è stato dato l'ok ai cantieri nel Terzo Valico, una piccola Tav di 53km situata tra la Liguria e il basso Piemonte. Come mai lì non si è prestata attenzione e il M5S non ha fatto le barricate?**

Non conosco perfettamente la questione del Terzo Valico non avendo studiato le carte ed io parlo soltanto se conosco dati e numeri. Temo, però, che l'opera abbia avuto l'ok del M5S semplicemente per un motivo: la zona interessata dal Terzo Valico è meno abitata rispetto alla Val Susa. Ci sono comunità più piccole e, quindi, è stato fatto un discorso meramente elettorale. Lì venivano scontentate meno persone e, quindi, andavano persi pochi voti. In Val di Susa ci sono più abitanti e la protesta è maggiormente strutturata. Per questo, il M5S avrà scelto di fare quadrato sulla Tav Torino-Lione e di sacrificare il Terzo Valico.