

**I DATI DELL'OSSERVATORIO** Anche la "costi-benefici" delle emissioni bocchia l'opera

# “Il Tav ecologico? No, produrrà più CO2 e veleni dei Tir di oggi”

■ Quanto si inquina subito e quanto migliorerebbe la qualità dell'aria dopo: il “bilancio del carbonio” è favorevole solo se la linea ferroviaria non contempla un “uso estensivo” di tunnel

► **BARBACETTO A PAG. 2 - 3**

## Il paradosso Tav: inquina più farla che restare coi camion

» **GIANNI BARBACETTO**

**T**av, ovvero il diabetico rimpinzato di dolci. “Prendi un diabetico”, mi racconta il meteorologo Luca Mercalli, “e promettigli che tra dieci anni gli darai l'insulina per farlo stare bene. Nel frattempo, lo rimpinzai di torte. Per dieci anni. Quando arriverà l'insulina sarà morto”.

Che cosa c'entra il diabete con il Tav? Uno dei primi argomenti dei sostenitori della nuova linea Torino-Lione è il beneficio ecologico: spostati le merci trasportate dalla gomma al ferro, dal camion al treno, e ridurrai l'inquinamento. Peccato però che per fare questo cambio (forse) tra 10 o 15 o 20 anni, devi prima scavare un immenso buco nella montagna. La galleria più lunga del mondo. Quindi per 10, 15, 20 anni la supertalpa succhierà megawatt, saranno spostate, lavorate e impiegate tonnellate di cemento, acciaio, rame, saranno smossi migliaia di metri cubi di roccia. Poi, a opera fatta, continuerà a funzionare giorno e notte l'impianto di raffreddamento, perché il tunnel nel cuore della montagna avrà un clima ostile alla vita e la temperatura sarà attorno ai 50 gradi.

**QUINDI: PER DIMINUIRE** tra 15 anni (forse) le emissioni di Co2 dei camion, per 15 anni innalzeremo a dismisura le emissioni di Co2. Torte al dia-

betico, con la promessa di dargli prima o poi l'insulina.

Si possono calcolare i costi-benefici delle emissioni? Sì, con quello che viene chiamato il “bilancio del carbonio”: per fare qualunque opera si consuma energia e si provocano emissioni; bisogna fare il confronto tra quanto si inquina subito e quanto (e quando) si migliora la qualità dell'aria dopo. Il “bilancio del carbonio” può essere positivo o negativo. “I ricercatori Jonas Westin e Per Kågeson, del Royal Institute of Technology di Stoccolma”, spiega Mercalli, “nell'oro studio *Can high speed rail offset its embedded emissions?* sostengono che perché il bilancio del carbonio sia favorevole al clima, le linee ferroviarie ad alta velocità ‘non possono contemplare l'uso estensivo di tunnel’”.

Il cuore del Tav è il super-tunnel. Conviene? Per non sbagliare, conviene affidarsi non ai dati forniti dai pericolosi No Tav, ma a quelli messi a disposizione dai sostenitori dell'opera. Basta andare a spulciare i *Quaderni* prodotti dall'Osservatorio Torino-Lione, diretto da Mario Virano, che oggi è il direttore generale di Telt, la società italo-francese che si propone di realizzare la linea. Il *Quaderno* numero 8, uscito nel 2011 con il titolo *Analisi costi-benefici*, presenta alcune tabelle assai istruttive. Mostra che durante tutta la costruzione del tunnel le emissioni aumenteranno, a botte

di circa 1 milione di tonnellate di Co2 l'anno, accumulando nel tempo oltre 12 milioni di tonnellate. Risultato: l'effetto negativo durerà almeno – ammette l'Osservatorio di Virano – per altri 12 anni dopo la fine dell'opera. Se dunque i lavori inizieranno nel 2020 e dureranno 15 anni (a essere ottimisti), l'apertura del tunnel sarà nel 2035 e poi ci vorranno altri 12 anni prima che si sentano i primi timidi effetti benefici del passaggio (non garantito) dai camion al treno: dunque superinquinamento (garantito) almeno fino al 2047.

Solo da quell'anno il bilancio comincerà a essere positivo, la quantità di Co2 risparmiata sarà maggiore di quella prodotta per realizzare la linea: se davvero il passaggio gomma-ferro avverrà nella misura ipotizzata dai fautori del Tav. Allora il diabetico finirà di essere riempito di torte e avrà finalmente la sua insulina. È un caso evidente di cura peggiore del male. “L'ultimo rapporto dell'Ipcc, il gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico delle Nazioni unite, dice chiaramente che le emissioni vanno ridotte subito”, spiega Mercalli, “altrimenti nel 2040 avremo già superato la soglia di disicurezza del riscaldamento globale, di 1,5 gradi centigradi”. Lo ha ribadito ieri anche il presidente della Repubblica Sergio Mattarella: “Siamo sull'orlo di una crisi climatica globale per scongiurare la quale occorrono misure concordate”.

**PROSEGUE MERCALLI:** “Non possiamo più rimandare: in-

vece della cura del ferro che (forse) darà risultati fra 30 anni, possiamo usare i miliardi di euro destinati al Tav per iniziare subito azioni che riducano le emissioni. Azioni 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 possono dare lavoro a decine di migliaia di artigiani – in tutta Italia e non solo in Valle di Susa – e non ci fanno aspettare 30 anni per ottenere (forse) effetti positivi sull'ambiente”.

Servirebbe un bilancio del carbonio certificato da un ente terzo, conclude Mercalli: “Come l'Istituto superiore di protezione e ricerca ambientale, che mantiene il catasto nazionale delle emissioni climateranti e potrebbe verificare i costi e i benefici ambientali della Torino-Lione”.

“Ma quale riduzione dell'inquinamento”, aggiunge l'eurodeputato 5 stelle Dario Tamburrano, “la linea Tav aggraverà per decenni le condizioni dell'atmosfera”. Per questo ha depositato una interrogazione in cui chiede alla Commissione europea, che finanzia l'opera, se dispone dei calcoli sulle emissioni legate alla realizzazione della linea, e se “non ritenga doveroso abbandonare il progetto per evitare l'aumento delle emissioni, inconciliabile con la necessità di contrastare già nel presente i cambiamenti climatici”.

**L'ANALISI**

**Troppe polveri** Il bilancio delle emissioni di Co2 dell'opera è negativo per decenni persino usando le stime di traffico (gonfiate) dai fan della Torino-Lione

**Sostiene Mercalli**

Il meteorologo: "Meglio investire i soldi in misure che aiutino subito l'ambiente"



**Lo studio svedese**

Westin e Kågeson l'hanno dimostrato: la "cura del ferro" è utile solo con pochi tunnel

**Talpa in azione**

Gli scavi nei cantieri di Chiomonte Sotto, il meteorologo Luca Mercalli  
*Ansa/LaPresse*



**Benefici?**  
Sottrarre traffico al Frejus compenserà le emissioni dei lavori nel 2047  
*LaPresse*



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.