

INTERVISTA

La parola al noto meteorologo e divulgatore che vive in Valle

# Luca Mercalli: “Il bilancio energetico del Tav è già in rosso”

Parliamo del Tav. Dopo la manifestazione Sì Tav di Torino, le "madamini" organizzatrici hanno consigliato, ai valsusini che contestano l'opera, di dedicarsi alla decrescita felice con pecore e mucche nelle belle vallate, lasciando però lavorare per lo sviluppo chi invece è favorevole al supertrreno...Lei che ne pensa?

Ho soltanto un paio di cose da dire...ma partiamo pure da queste visioni più ampie. Noi viviamo in un mondo che deve ridurre i consumi, non aumentarli. E questo ce lo indica perfino l'Europa, quando ci consiglia di perseguire il modello di economia circolare. Fare questo vuol dire utilizzare meno materie prime, riciclare molto di più e dunque produrre assai meno rifiuti ed anche realizzare oggetti più durevoli. Allora: ditemi voi se adottare questo modello non corrisponda anche a diminuire notevolmente i trasporti...E quindi non si tratta di decrescita, pecore e mucche in verdi vallate, ma addirittura di logica...E l'indicazione arriva dall'Unione Europea, quella stessa che poi vorrebbe costruire corridoi per aumentare i traffici. Beh, anche nella UE ci sono contraddizioni; è normale, perfino ovvio. A me sembra però più intelligente l'economia circolare piuttosto che l'aumento dei trasporti. E questo perché anche se tu rendi più sostenibile la fase di trasporto, in realtà non ti domandi nulla su cosa trasporti, e se vogliamo perseguire una politica seria di sostenibilità, ci sarebbe anche da mettere in discussione cosa trasportiamo. Se infatti portiamo in giro cose insignificanti, mi dispiace, ma ingrandire il tubo mi appare del tutto inutile. Piuttosto togliamo, o tassiamo più pesantemente quelle cose insignificanti, in modo da farne circolare di meno. Che poi è quello che ci chiede appunto il modello europeo di economia circolare. Come detto, questa è una lampante contraddizione dell'Europa. Niente decrescita, perciò, ma sostenibilità ambientale bella e buona, che è voluta peraltro da tutti i paesi del mondo.

**Veniamo ad un argomento di cui lei si occupa: il bilancio energetico di questa grande opera del Tav. I promotori dicono sempre che il traffico su gomma inquina un sacco, mentre il treno sarebbe tutta salute e rispetto per l'ambiente...**

Questo, che seguo io, è un tema di cui si parla poco. Anzi, quest'opera viene sempre appunto promossa come ambientalmente compatibile, perché si afferma che trasferendo le merci sui binari inquina meno...Ma non si parla mai del bilancio delle emissioni di carbonio durante la costruzione. Sono dati che io invece vorrei vedere, presentati in modo molto preciso. Sul bilancio energetico dell'opera, ci sono tre questioni da sollevare.

**Quali sarebbero?**

La prima riguarda il quan-



titativo di energia che si spende per costruire il tunnel. Non si va avanti con piccone e pala, si usano fresche dalla potenza di svariati megawatt, e si lavora per dieci, quindici anni di cantiere, con mezzi a gasolio, che prima inquinano e dopo si spera di recuperare, ed il tutto si realizza con materie prime preziose come cemento, ferro e rame, che arriveranno dai quattro angoli del pianeta...Un numero indescrivibile di km di cavi di rame, di cavi elettrici, per quei 57 km di tunnel. Numeri e dati che non vedo mai, e vorrei che il governatore Chiamparino mi fornisse un elenco preciso di quote tonnellate di materiale occorrono, e quanta anidride carbonica sarà emessa. E sono dati che potremmo già avere dagli svizzeri, visto che sarebbero in linea con quelli del Gottardo. Sono numeri che andrebbero messi bene in chiaro per far sapere alla gente che queste cose non si ottengono con uno schiocco di dita. Nella costruzione, dunque, si registra già un consumo energetico potente, e conseguenti ingenti



Il cantiere Tav della Maddalena di Chiomonte. In alto, una manifestazione No Tav (foto C.R.)



Il famoso meteorologo Luca Mercalli

emissioni.  
**Dunque, consumi notevoli ed inquinamento annesso...**

Seconda questione: il tunnel consumerà energia già di per sé, perché dovrà essere sempre illuminato, mantenuto in condizioni di sicurezza e raffreddato, perché sappiamo che la sua temperatura interna sarà di 54°, mortale per chiunque dovesse scendere da una carrozza in caso di emergenza. Dunque il tunnel sarà raffreddato artificialmente 24 ore al giorno, per 365 giorni all'anno, per 50, 100 anni, o quello che sarà. Vogliamo fare il calcolo di quanta energia servirà per tenere in piedi tutto questo carrozzone? E abbiamo già due voci di uscita energetica da confrontare con quello che il tunnel risparmierebbe nei confronti della linea storica attuale...Beh, se tutto andasse bene, alla fine avremmo un recupero parziale di quei camion che avremmo trasformato in treni, un recupero però legato a quello che sarà l'utilizzo della linea, che ci avvertono sarà sfruttata al cento per cento. Un'affermazione che però nessuno è in grado di provare.

**Insomma, secondo lei ci si baserebbe su dati del tutto incerti...**

Di certo ci sono le emissioni della fase di costruzione e di utilizzo. Certe ed immediate, già in corso adesso. Il cantiere brucia energia, gasolio per il funzionamento delle talpe, eccetera. Incerti sono invece i recuperi, perché non sappiamo come sarà il mondo tra qualche anno, e quanto sarà utilizzata l'opera. Il tunnel entrerà in servizio almeno tra 15 anni, otti-

misticamente nel 2033. Prima deve però funzionare per altri tot anni, non si sa quanti in assenza di dati, per recuperare le emissioni prodotte nella costruzione. Quindi possiamo dire, verosimilmente, che prima del 2040-2045, il tunnel non avrà tolto un solo grammo di anidride carbonica dal mondo...E qui ti completo il ragionamento: un mese fa, le Nazioni Unite hanno presentato l'ultimo rapporto sul cambiamento climatico...Beh, loro dicono: o leviamo subito stasera l'anidride carbonica, o non servirà più niente. Nel 2040 il cambiamento climatico sarà già irreversibile. Questo è il ragionamento forte: se oggi ho una serie di miliardi di euro da spendere, e ci appiccico sopra l'etichetta ambientale, devo investire in qualcosa che abbia un'efficacia immediata, non per qualcosa che mi promette, forse, di abbattere in futuro l'anidride carbonica, ma ormai ho però legato a quello che sarà l'utilizzo della linea, che ci avvertono sarà sfruttata al cento per cento. Un'affermazione che però nessuno è in grado di provare.

**Cosa dovrebbe fare la politica?**

Ad un legislatore, ad un politico, direi: se prendi i miliardi per fare il Tav, i casi sono due: o cambi tutti i vetri delle finestre degli italiani, o gli fai installare i pannelli solari. Così, in tre mesi, si eliminerebbe già l'anidride carbonica. In questo modo, si destinerebbero i finanziamenti a qualcosa che veramente ridurrebbe le emissioni, e lo si farebbe subito, non quando non servirebbe più a niente.

**Un altro tipo di cantieri, perciò.**

Se quei soldi li trasformassi subito in opere di edilizia sostenibile, non solo forniresti occupazione a migliaia di piccole imprese, che potrebbero occuparsi ad esempio di riqualificare gli edifici, ma otterresti subito, in modo autentico e verificabile, il risultato della diminuzione delle emissioni. In questo modo si porterebbe lavoro, si risparmierebbe e si tutelerebbe veramente l'ambiente.

**Sembra una riflessione lucida, praticamente inattaccabile.**

"Ma inascoltata. Sono più di dieci anni che predico queste cose, ma si tratta di una sensibilità che non è ancora riuscito a fare emergere.

GIORGIO BREZZO