

La cura del ferro per inquinare meno? Dipende, c'è ferro e ferro...¹

Luca MERCALLI
Società Meteorologica Italiana

Riassunto

Il principale postulato su cui si basa la scelta di trasferire merci e passeggeri dalla strada alla rotaia è la riduzione di emissioni climalteranti e inquinanti associata al risparmio energetico ottenibile dal mezzo ferroviario rispetto a quello su gomma azionato da motore termico. Ciò non è tuttavia sempre vero, e dipende fortemente dall'investimento di "energia grigia" utilizzata per la costruzione di una nuova infrastruttura, comprensiva di quella inglobata nei materiali e di quella necessaria alla gestione e manutenzione. Nel caso di un progetto pervaso da gigantismo infrastrutturale come la linea Torino-Lione, si rischia che la cura sia peggiore del male, e si richiede comunque un'accurata analisi del ciclo di vita dell'opera prima di avviare qualsivoglia realizzazione. Inoltre la rapida evoluzione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché del trasporto su gomma alimentato elettricamente, consigliano ulteriore prudenza rispetto agli scenari che giustificano un'opera assolutamente rigida e non modulabile

Introduzione

Le grandi opere non le vuole più nessuno, salvo chi le costruisce e la politica bipartisan che le sponsorizza con pubblico denaro. Dell'inutilità del Ponte sullo Stretto non vale più la pena di parlare, e dell'affaruccio miliardario delle centrali nucleari ci siamo forse sbarazzati con il referendum. Prendiamo invece il caso Tav Val di Susa. Per i promotori si tratterebbe di un progetto "strategico", del quale l'Italia non può fare a meno, sembra che senza quel supertunnel ferroviario di oltre 50 km di lunghezza sotto le Alpi, l'Italia sia destinata a un declino epocale, tagliata fuori dall'Europa. Chiacchiere senza un solo numero a supporto, è da vent'anni che le ripetono e mai abbiamo visto supermercati vuoti perché mancava quel buco. I numeri invece li hanno ben chiari i cittadini della Valsusa che costituiscono un modello di democrazia partecipata operante da decenni, decine di migliaia di persone, lavoratori, pubblici amministratori, imprenditori, docenti, studenti e pensionati, in una parola il movimento "No Tav", spesso dipinto come minoranza facinorosa, retrograda e nemica del progresso. Numeri che l'Osservatorio tecnico sul Tav presieduto dall'architetto Mario Virano si rifiuta tenacemente di discutere. Proviamo qui a metterne in luce qualcuno. Il primo assunto secondo il quale le merci dovrebbero spostarsi dalla gomma alla rotaia è di natura ambientale: il trasporto ferroviario, pur meno versatile di quello stradale, inquina meno. Il che è vero solo allorché si utilizza e si migliora una rete esistente. Se invece si progetta un'opera colossale, con oltre 70 chilometri di gallerie, dieci anni di cantiere, decine di migliaia di viaggi di camion, materiali di scavo da smaltire, talpe perforatrici, migliaia di tonnellate di ferro e calcestruzzo, oltre all'energia necessaria per farla poi funzionare, si scopre che il consumo di materie prime ed energia, nonché relative emissioni, è così elevato da vanificare l'ipotetico

¹ Il testo dell'articolo – che riflette quanto esposto dall'autore durante il Convegno del 6.10.2011 al Politecnico di Torino - è parzialmente tratto da interventi effettuati dall'autore su "Il Fatto Quotidiano" e con la presente nota se ne riconosce l'origine e si ringrazia "Il Fatto Quotidiano" per aver permesso l'utilizzo del materiale.

guadagno del parziale trasferimento merci da gomma a rotaia. I calcoli sono stati fatti dall'Università di Siena e dall'Università della California. In sostanza la cura è peggio del male. Veniamo ora all'essere tagliati fuori dall'Europa: detto così sembra che la Val di Susa sia un'insuperabile barriera orografica, invece è già percorsa dalla linea ferroviaria internazionale a doppio binario che utilizza il tunnel del Frejus, ancora perfettamente operativo dopo 140 anni, affiancato peraltro al tunnel autostradale. Questa ferrovia è attualmente molto sottoutilizzata rispetto alle sue capacità di trasporto merci e passeggeri, sarebbe dunque logico prima di progettare opere faraoniche, utilizzare al meglio l'infrastruttura esistente. Lyon-Turin Ferroviarie a sostegno della proposta di nuova linea ipotizza che il volume dell'interscambio di merci e persone attraverso la frontiera cresca senza limiti nei prossimi decenni. Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino dimostra che "assunzioni e conclusioni di questo tipo sono del tutto infondate". I dati degli ultimi anni lungo l'asse Francia-Italia smentiscono infatti questo scenario: il transito merci è in calo e non ha ragione di esplodere in futuro. Un rapporto della Direction des Ponts et Chaussées francese predisposto per un audit all'Assemblea Nazionale nel 2003 afferma che riguardo al trasferimento modale tra gomma e rotaia, la Lione-Torino sarà ininfluente. E ora i costi di realizzazione a carico del governo italiano: 12-13 miliardi di euro, che considerando gli interessi sul decennio di cantiere portano il costo totale prima dell'entrata in servizio dell'opera a 16-17 miliardi di euro. Ma il bello è che anche quando funzionerà, la linea non sarà assolutamente in grado di ripagarsi e diventerà fonte di continua passività, trasformandosi per i cittadini in un cappio fiscale. Ho qui sintetizzato una minima parte dei dati che riempiono decine di studi rigorosi, incluse le recenti 140 pagine di osservazioni prodotte dalla Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, dati sui quali si rifiuta sempre il confronto, adducendo banalità da comizio tipo "i cantieri porteranno lavoro". Ma suavia, ci sono tanti lavori più utili da fare! Piccole opere capillari di manutenzione delle infrastrutture italiane esistenti, ferrovie, acquedotti, ospedali, protezione idrogeologica, riqualificazione energetica degli edifici, energie rinnovabili. Non abbiamo bisogno di scavare buchi nelle montagne che a loro volta ne provocheranno altri nelle casse statali, altro che opera strategica! Seguendo lo stesso criterio, anche l'Expo 2015 di Milano sarebbe semplicemente da non fare, chiuso il discorso. Sono eventi che andavano bene cent'anni fa. Se oggi in Italia tanti comitati si stanno organizzando per dire "no" alle grandi opere e per difendere i beni comuni e gli interessi del Paese, non è per sindrome Nimby (non nel mio cortile), bensì perché, come ho scritto nel mio "Prepariamoci" (Chiarelettere), per troppo tempo si sono detti dei "sì" che hanno devastato il paesaggio e minato la nostra salute fisica e mentale.

Sul ruolo dell'informazione nella questione TAV

Mentre i miei concittadini si prendono botte su per i boschi della Valsusa, braccati da un paio di migliaia di agenti pagati con pubblico denaro e mandati a far vedere come si fanno le grandi opere in Italia, i notiziari continuano a diffondere il pensiero unico dell'alta velocità Torino-Lione: "opera strategica, fondamentale per lo sviluppo del paese, non se ne può fare a meno, impegno internazionale, la vuole l'Europa, una minoranza non può mettere a repentaglio l'interesse nazionale, porterà lavoro, se non la faremo perderemo i fondi europei". Ma fin qui, ci sta. Chi ha messo le grinfie su un affare da oltre 15 miliardi di euro non molla facilmente l'osso ed è disposto a diramare le veline più trionfali pur di aprire il cantiere. Ma qui entra in gioco il buon giornalista, che si dovrebbe domandare come mai tutti questi ribelli, che sono in realtà dei cittadini italiani, il mio collega ingegnere elettronico, il mio amico docente di fisica, il mio vicino bancario, il funzionario provinciale, l'agricoltore, il decoratore, il pensionato, il parroco, la mamma e i figli suoi, passino le

notti in tenda, si becchino manganellate, lacrimogeni, denunce, nel disperato tentativo di far sentire la propria voce affermando che vi è una verità diversa, fatta di cifre, dati, scenari, sviscerata da studi qualificati che mai vengono contrapposti in un dibattito razionale alla propaganda ufficiale. Il 18 giugno ho proposto su queste pagine alcune obiezioni al progetto, avanzate da un ente istituzionale, la Comunità Montana Bassa Valle di Susa, e avallate da decine di sindaci, un pezzo di Repubblica Italiana. Mi sarei aspettato che il buon giornalista avesse iniziato a scavare, a vedere se i proclami dei proponenti, sempre privi di un sol numero a supporto, non mostrassero delle crepe. Il buon giornalista sarebbe stato colto dal dubbio: ma quei numeri sono credibili? Se fossero veri avrebbe ragione la protesta No Tav, che farebbe un gran servizio al paese, evitando sperpero di denari e devastazione ambientale. E poi sono pure di fonte istituzionale, uno scrupolo in più, forse bisogna leggere le 140 pagine di osservazioni, bisogna telefonare all'ingegner Sandro Plano, presidente della Comunità Montana, al professor Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino, al professor Marco Ponti di Milano e a questo e a quello. Il buon giornalista lo fa per amor di verità, o anche solo per sbugiardare chi si permette di sbandierare questi numeri così ingombranti! Magari sono tutti falsi, e hanno ragione Matteoli, Maroni, Fassino, la Tav o Tac Torino Lione è veramente strategica! Ma come mai non sono i proponenti a sbugiardare questi dati? Possibile che alla forza della ragione si debba anteporre l'autoblindo? Come mai si parla sempre solo di non essere tagliati fuori dall'Europa, di fondi comunitari che si perdono (ma quanti rispetto al totale dell'opera?), e mai di tracce di transito, di sottoutilizzo della linea storica, di milioni di tonnellate di merci, di megawattora di consumo energetico, di emissioni climalteranti, di modelli economici e trasportistici di riferimento? Un sospetto, al buon giornalista dovrebbe sorgere, no? E invece, tranne che a un paio di radio locali e alle testate della Val di Susa che da decenni si battono per far uscire queste informazioni, solo silenzio. Il che è un'anomalia pesante, fonte di frustrazione tra le decine di migliaia di abitanti di questa vallata alpina, e fa perdere fiducia nelle istituzioni, nell'informazione e nella condivisione democratica del dibattito sui beni comuni. Qui sulla mia scrivania c'è il libricino grigio "Sul giornalismo" del vecchio Joseph Pulitzer, uscito nel 1904 e ristampato da Bollati Boringhieri nel 2009. A pagina 36: "Che cos'è un giornalista? Non un qualsiasi direttore amministrativo, editore, o persino proprietario. Un giornalista è la vedetta sul ponte di comando della nave dello Stato. [...] Riferisce di naufraghi alla deriva che la nave può trarre in salvo. Scruta attraverso la nebbia e la burrasca per allertare sui pericoli imminenti. Non agisce in base al proprio reddito né ai profitti del proprietario. Resta al suo posto per vigilare sulla sicurezza e il benessere delle persone che confidano in lui." Allora il buon giornalista va sul sito www.notavtorino.org, si legge con calma tutti i documenti raccolti in anni di lavoro gratuito, intervista i tecnici che possono aiutarlo a capire un problema così complesso, comincia a porre interrogativi alla sicumera di governo, chiede delucidazioni sulla strategicità della costosa opera, chiede l'istituzione di una commissione di verifica alternativa all'Osservatorio-che-ha-già-la-risposta-unica, va a Bruxelles e si sincera se è vero che questo supertunnel ce lo chiede l'Europa, fa il punto su chi ci guadagna in tutta questa storia, chiede una pausa di riflessione. Perché se non farà così, e domani, come tante altre vicende italiane, si scoprirà che avevano ragione i valsusini, sarà tardi, la nave dello Stato starà già naufragando.

Sul ruolo della politica nella questione TAV

Lo scrivente parla come cittadino frustrato dalla sequenza di menzogne che legge, di dichiarazioni qualunquiste e superficiali che ascolta, di fallimento della politica che constata. Interpreto il

sentimento di quelle settantamila persone, me incluso, che domenica tre luglio sfilavano pacificamente a Chiomonte. Loro, che sono diventati soltanto tremila o settemila su alcuni telegiornali e quotidiani. Invece, quei pochi che tiravano pietre sul fortino occupato da forze di polizia in tempo di pace, che, ricordiamolo, è un museo archeologico del neolitico, sono diventati la notizia dominante. Va bene, ci sarà stato qualche centinaio di piantagrane. Ma questo cosa c'entra con il nocciolo della questione, ovvero l'utilità o meno della linea Torino-Lione? Per favore, qui la gente è esasperata, le notizie sulle sassaiole provenienti da alcuni elementi, non devono offuscare le pressanti istanze dei cittadini in protesta dignitosa e civile. La Val di Susa non è un luogo di montanari retrogradi ma è probabilmente uno dei più avanzati laboratori sociali d'Europa. E' un luogo dove alla variegata partecipazione locale, fatta di lavoratori, di famiglie, di studenti e pensionati, e pure di elementi di spicco della ricerca scientifica e umanistica delle nostre Università, si è unita da mezza Italia gente frustrata dalle lotte per la difesa dei beni comuni e indignata per il muro di gomma della politica che rifiuta tenacemente il confronto sulle ragioni tecniche dell'opera e che con dichiarazioni irresponsabili semina profondo malcontento. Un caso da manuale di "verità avvelenata" dal titolo del saggio della filosofa Franca D'Agostini (Bollati Boringhieri). I buonisti della democrazia continuano a ripetere: "Siamo solidali con chi protesta legittimamente, ma l'opera si deve fare perché così è stato deciso". Ma cosa vuol dire? Se la protesta è legittima, allora si deve interrompere un progetto nato storto (legittimato da Chiamparino solo in quanto "interesse generale costruito in decenni di discussioni", ma non dice in cosa consiste questo interesse, definisce meno energivora questa ferrovia quando gli unici studi effettuati dicono il contrario) e analizzare le ragioni istituzionali della protesta, che mai ho visto osteggiare in Italia in modo più duro. Invece di continuare a ripetere la vuota cantilena che l'opera è a priori strategica, perché non approfondiamo il dibattito razionale sulle motivazioni contrarie fisiche ed economiche? Invece Renzi da Firenze afferma che "stiamo parlando di un collegamento che dall'altra parte del monte, in Francia, è già stato fatto". Tre discenderie, hanno fatto a Modane, sono tre pozzi esplorativi per vedere com'è la roccia, non c'è uno straccio di tunnel nemmeno in Francia. Ma pensate che se fosse così i francesi starebbero zitti? La portaerei Charles-de-Gaulle incrocerebbe già a Savona con i missili puntati su Chiomonte. Non sarà che pure i francesi attendono in silenzio soldi che non ci sono visto che nel cronoprogramma LTF è scritto che i lavori lato Francia riprenderanno nel 2023 da Lione per arrivare al tunnel di base nel 2035? Intanto Chiamparino gongola: "lo Stato italiano, se vuole, c'è. Lo ha dimostrato con la mite determinazione messa in campo per sgomberare i blocchi con cui si voleva impedire l'avvio dei cantieri". Capite, lo stato in Val Susa c'è, con miti manganelli e miti lacrimogeni. Non c'è per tutto il resto del Paese, dai rifiuti agli ospedali, dalla scuola alle ferrovie esistenti. Caro Chiamparino, apprezzeremmo la tua saggezza per risolvere subito i problemi del presente. Sulle strategie del futuro lascia invece voce a chi ha qualche decennio meno di te, perché sarà chi quel futuro lo vivrà. "Quando le amministrazioni decidono, a un certo punto bisogna fare le cose" dice Renzi. Ma dove sta scritto? Le amministrazioni, e lo vediamo ogni giorno, sbagliano spesso e volentieri, e quando si tratta di errori enormi e irreversibili, tocca anche non fare: è un'eccellente virtù politica einaudiana. Sembra invece che una decisione sulla carta sia più inamovibile delle leggi di natura, un progetto sconclusionato eletto al rango di un'invariante fisica, a totem dello sviluppo, per non parlare dell'offesa al buon senso economico in un paese con 1891 miliardi d'euro di debito! Ma perché è così difficile anche per gli intellettuali più rigorosi farsi almeno sfiorare dal dubbio che il Tav Torino-Lione sia a priori un'opera indispensabile e salvifica per il paese? Vedete, penso perché si tratta di una fiaba, e quando le fiabe sono così belle perché raccontano che attraverso un sol buco nella roccia come per magia arriveranno lavoro (con silicosi),

ricchezza (per chi venderà cemento e tondini), stili di vita da civile Europa (per chi tra 15 anni lo percorrerà emigrando), modernità (ma è internet la modernità, è il pannello fotovoltaico!), progresso (che consiste nella percezione del limite alla crescita infinita) allora si resta abbagliati e non si vede altro. Come Pinocchio, quando ammaliato dal gatto e la volpe, sotterra i quattro zecchini d'oro e va ad aspettare che cresca l'albero nel paese di Acchiappacitrulli.

Tav, dibattito a due velocità

E' bastato un minuto di considerazioni contro la grande opera voluta da Dio, il collegamento Tav Torino-Lione, che i sacerdoti del PD e del PDL sono esplosi nella loro condanna inquisitoria. Io sarei un istigatore dell'illegalità, parlo di un argomento del quale non è permesso parlare, userei i lauti guadagni che mi corrisponderebbe la televisione pubblica per fare propaganda NoTav. I feroci comunicati emessi da questi personaggi che non vale la pena di nominare, sovrastano di svariati ordini di grandezza il mio minuto di "propaganda". Ma io ho esordito che mi esprimevo come cittadino e giornalista. Quindi non c'è propaganda allorché si porta a conoscenza della collettività il fondato dubbio che questa grande opera sia inutile per la gestione dei trasporti, dannosa per l'ambiente alpino e temibile per le pubbliche disastrose finanze. Non è propaganda, bensì è l'essenza stessa del giornalismo e della democrazia. Mi si addebita il fatto che non vi era contraddittorio (bè vediamo cosa sanno dire loro in un minuto... strategica, fondamentale per lo sviluppo, sì sì, sono vent'anni che lo sentiamo ripetere), ma quante volte sulla televisione pubblica si è parlato delle ragioni del no? E quanto tempo invece di quelle (inesistenti) del sì? Chiedo una commissione che conti i minuti di televisione pubblica Sì Tav degli ultimi dieci anni, poi vedremo quanto conta il mio minuto! Avrei difeso due donne incarcerate per porto abusivo di mascherina "antigas" (da ferramenta, non da guerra nucleare-batteriologicala-chimica): non ho detto che la magistratura ha fatto male a procedere contro di esse, io non c'ero e ci saranno stati dei motivi, ho solo affermato che mi sembra sproporzionata l'incarcerazione di due incensurate che protestavano e che non hanno spappolato il fegato di alcun poliziotto, in confronto ai blandi provvedimenti riservati a delinquenti mafiosi, truffatori, corruttori, e politici che violano le più elementari norme dello Stato. Da qui a "esaltare l'illegalità e difendere comportamenti violenti diretti contro lo Stato", mi sembra ci sia una bella differenza. Quanto al fatto che io abbia usato questo minuto della Tv pubblica "lautamente pagato con i soldi dei contribuenti", sono pronto a dimostrare, fatture alla mano e davanti a un giudice, che quanto percepisco in un anno corrisponde sì e no a una mensilità di uno solo di questi "onorevoli" pagati interamente dal denaro pubblico per sprecare il loro tempo in comunicati stampa lesivi della libertà di opinione. Ma tutto questo fiume di accuse si limita a mezzo minuto del mio commento, e ignora completamente l'altro mezzo minuto, nel quale ho suggerito che per uscire da questo assurdo teatrino giocato sullo scontro esasperato tra cittadini Notav e forze dell'ordine, sarebbe sufficiente spostare il dibattito sulle ragioni dell'opera. Ovvero analizzare le richieste dei cittadini contrari, verificare se siano corrette o meno, illustrare a tutti gli italiani che pagherebbero di tasca loro, i dati trasparenti e credibili che giustificano questa scelta voluta da Dio, e infine assumere una decisione condivisa se aprire i cantieri o rinunciare. Facile no? In ogni paese civile si farebbe così, tant'è che il 26 luglio scorso, 135 ricercatori e docenti universitari hanno inviato una petizione al presidente Napolitano (alla quale non è per ora pervenuta risposta) chiedendo di rispettare sulla questione Tav il metodo scientifico, basato sull'esame rigoroso e obiettivo dei fatti. Non basta dire che è un'opera strategica, bisogna anche spiegare perché. Non basta nascondersi dietro "le forze dell'ordine e la magistratura" che "difendono le decisioni prese da istituzioni democratiche. Istituzioni che si chiamano Unione Europea, Parlamento italiano, Regione Piemonte, Provincia di Torino". Vogliamo indagare come queste istituzioni, per

nulla infallibili, abbiano portato avanti il percorso progettuale, in atto da vent'anni? Il prof. Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino, componente dell'Osservatorio ministeriale in rappresentanza della Comunità Montana Bassa Val di Susa (istituzione "NoTav", ignorata, come decine di sindaci), sostiene che pur a fronte di tutti i dati palesemente contrari alla realizzazione dell'opera alla fine è stata assunta una decisione univoca: si deve fare, perché se i dati oggi sono sfavorevoli, diventeranno sicuramente favorevoli tra vent'anni. Facile no? Ora potete utilizzare anche voi lo stesso metodo con il vostro coniuge, con il datore di lavoro, con la banca.