volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

La Torino-Lione è coerente con la strategia climatica dell'Unione europea? / 2

Autore: Redazione

Persino la Corte dei Conti europea, nel rapporto speciale n. 10/2020, ha espresso osservazioni critiche sull'andamento dei lavori della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione. Tali osservazioni confermano la scarsa attendibilità dei dati forniti dai promotori e delle connesse previsioni sui volumi di traffico e sui benefici dell'opera (https://vll.staging.19.coop/in-primo-piano/2020/06/23/conti-fatti-e-misfatti/). Anche a seguito di tale ennesima presa di posizione il 18 dicembre 2020 – come abbiamo già segnalato (https://vll.staging.19.coop/tav/2020/12/22/la-torino-lione-e-coerente-con-la-strategia-climatica-dellunione-europea/) – sei autorevoli scienziati hanno inviato ai rappresentanti delle istituzioni europee una lettera con due precise domande: 1) in che modo la Torino-Lione è coerente con la strategia climatica dell'Unione europea posto che lo scavo del tunnel internazionale tra Italia e Francia comporterebbe, secondo gli stessi proponenti l'opera, un'emissione complessiva di 10 milioni di tonnellate di CO_2?; 2) gli investimenti ad alta intensità di capitale producono più posti di lavoro degli investimenti finalizzati al perseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica e della resilienza diffusa? Le istituzioni europee – si sa – sono educate e formali e così, il 9 febbraio la Commissaria europea ai Trasporti ha risposto, anche a nome della presidente Ursula von der Leyen, con una cortese lettera in cui si parla d'altro: della preferibilità del trasporto su rotaia e di «unità e solidarietà» europea. Anche gli scienziati sono cortesi ma insieme tenaci e, dunque, hanno insistito ribadendo le loro domande e chiedendo risposte precise. Non senza una qualche sacrosanta ironia. In attesa del riscontro delle istituzioni europee è istruttivo proporre il carteggio.

I.

A Ursula von der Leyen, Presidente della Commissione europea
A Adina V?lean, Commissaria europea ai Trasporti
La Commissione europea ha indicato per tutta l'Unione Europea l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra nell'atmosfera di almeno il 55% entro il 2030, rispetto al livello del 1990. Inoltre, la CE ha ribadito l'intenzione di raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050.
Rivolgendosi al Consiglio europeo e al Parlamento europeo sul Green Deal europeo, la Commissione ha sottolineato la necessità di valutare sistematicamente la coerenza tra la legislazione attuale e le nuove priorità. Al fine di garantire che tutte le iniziative del Green Deal raggiungano i loro obiettivi, la Commissione prescrive che tutte le proposte legislative e gli atti delegati includano un memorandum contenente una sezione specifica che spieghi come ogni iniziativa sia conforme al principio "non nuocere".

Considerando progetti come lo scavo di un tunnel internazionale tra Italia e Francia a servizio della nuova ferrovia Torino-Lione, è accertato che la fase di costruzione comporterebbe un aumento netto delle emissioni di gas serra: gli stessi proponenti stimano un'emissione complessiva di 10 milioni di tonnellate, anche se la loro valutazione non è certificata da alcuna autorità indipendente. La Corte dei conti europea, nel suo Rapporto Speciale n. 10/2020, osserva che il progetto Torino-Lione è costantemente in ritardo rispetto al calendario ufficiale e che il suo completamento non può avvenire entro il 2030. Ciò significa che l'aumento netto della fase di emissione non terminerà probabilmente prima degli anni '40 del secolo. Le emissioni e i relativi danni climatici sono certi, mentre il sequestro del carbonio è altamente incerto e sicuramente tardivo, dato che dobbiamo raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni nette. Come quando «il medico arriva al letto del paziente dopo la sua morte».
Nello stesso rapporto, la Corte dei conti europea osserva anche che c'è un forte rischio che gli effetti positivi (in termini di riduzione dell'impatto) di molti progetti come quello della Torino-Lione siano sopravvalutati. In generale, tali effetti dipendono dai livelli di traffico e dal trasferimento modale ed entrambi tendono ad essere sistematicamente sopravvalutati. In pratica, per la Torino-Lione, una compensazione delle emissioni iniziali in eccesso potrebbe difficilmente avvenire prima del 2050 o anche molto più tardi, se le previsioni di traffico e di trasferimento modale non sono confermate.
Alla luce di quanto sopra, il sostegno dato dall'UE alla Torino-Lione (e a progetti simili) è coerente e compatibile con gli obiettivi ambientali fissati dall'UE? In che modo? Gli investimenti ad alta intensità di capitale producono più posti di lavoro degli investimenti finalizzati al perseguimento dell'obiettivo della neutralità climatica e della resilienza diffusa?
18 dicembre 2020
Luca Mercalli, presidente della Società Meteorologica Italiana
Angelo Tartaglia, Politecnico di Torino
Ugo Bardi, Università di Firenze
Sergio Ulgiati, Università degli Studi di Napoli Parthenope
Gianni Silvestrini, president of the scientific committee, Kyoto Club
Pietro Salizzoni, École Centrale, Lyon

II.

Caro signor Mercalli,
vorrei ringraziarla per la sua lettera riguardante il collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Lione e la sua rilevanza per la strategia climatica dell'UE. Il Presidente Ursula von der Leyen mi ha chiesto di rispondere a suo nome.
La comunicazione della Commissione europea sul Green Deal europeo richiede una riduzione del 90% delle emissioni di gas a effetto serra dai trasporti, affinché l'UE diventi un'economia neutrale dal punto di vista climatico entro il 2050. La strategia chiede anche che una parte sostanziale del 75% delle merci trasportate oggi su strada passi alla ferrovia e alle vie navigabili interne.

Il cambiamento climatico non può essere affrontato se non abbiamo un efficiente trasferimento modale dalla strada a modi di trasporto più sostenibili. Per raggiungere questo obiettivo dobbiamo rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili, dobbiamo promuovere il trasporto multimodale e dobbiamo investire di più in soluzioni moderne e pulite in Europa. La ferrovia è uno dei mezzi più puliti per spostare persone e merci. Ha le più basse emissioni di gas serra tra tutti i modi di trasporto. La ferrovia è anche uno dei modi di trasporto più sicuri e uno strumento eccellente per collegare persone, regioni e imprese in tutta l'UE. Se vogliamo raggiungere gli obiettivi climatici, c'è quindi la necessità di aumentare la quota della ferrovia nel trasporto di persone e merci. La quota della ferrovia oggi non è soddisfacente, poiché trasporta il 7,6% dei passeggeri e il 17,4% delle merci (6° Rapporto sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario, 2019).
La politica TEN-T dell'UE si inserisce molto bene in questo contesto. Promuove il trasferimento modale, investe nei modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, sostiene infrastrutture moderne, pulite e sicure e presta anche un'attenzione particolare agli investimenti transfrontalieri e ai collegamenti mancanti nelle catene di trasporto. Il nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione è il principale progetto infrastrutturale transfrontaliero sul Corridoio mediterraneo della TEN-T. Si tratta di un progetto veramente europeo, sostenuto da molti anni dai governi di Francia e Italia, come confermato da una serie di accordi bilaterali. Per la sua dimensione strategica europea, la mancanza di alternative valide per attraversare le Alpi e il suo contributo al trasferimento modale, la Commissione europea cofinanzia il progetto dal bilancio dell'UE. Una delle maggiori sfide nell'area alpina è quella di ridurre il traffico stradale promuovendo sistemi di trasporto alternativi. L'attuale percorso ferroviario non è commercialmente redditizio e le merci continuano a usare strade già congestionate tra Francia e Italia. Il traffico di veicoli pesanti si concentra in poche valli di confine, mettendo in pericolo l'ambiente e il traffico in quest'area molto sensibile.
Se non riusciamo a trovare una soluzione efficace e sostenibile per attraversare le Alpi, le nostre economie e popolazioni continueranno a soffrire delle conseguenze negative e costose dell'aumento della congestione, dell'inquinamento e degli incidenti. Come dimostrato dalla pandemia di Coronavirus in corso, l'Europa ha bisogno di infrastrutture transfrontaliere moderne e rispettose dell'ambiente. Il tunnel di base Torino-Lione è un progetto di solidarietà e unità europea.
Cordiali saluti
9 febbraio 2021
Adina V?lean

III.

Gentili Signore Ursula von der Leyen e Adina V?lean
La ringraziamo per la sua lettera del 9 febbraio 2021.
Concordiamo sul fatto che i trasporti ferroviari siano un elemento importante della transizione energetica. Ma non tutti i progetti ferroviari sono climaticamente sostenibili, dipende dalle modalità di costruzione. La sostenibilità ambientale è infatti basata su

grandezze fisiche misurabili e non sulle parole.
La nostra domanda, alla quale non è stata data risposta, chiedeva: come la realizzazione di un tunnel di 57,5 km sotto le Alpi può essere compatibile con gli obiettivi e le scadenze ravvicinate dell'Unione Europea per la drastica riduzione di gas a effetto serra, in quanto le sue emissioni in fase di costruzione sono valutate (dal promotore e senza essere certificate da un soggetto terzo) in almeno 10 milioni di tonnellate di CO_2 e la potenziale compensazione non avverrà prima del 2048, come si desume dalla Relazione Speciale n. 10/2020 della Corte dei Conti Europea.
Siamo molto sensibili ai problemi dell'inquinamento nelle vallate alpine e nelle aree metropolitane; non siamo però al corrente di alcuna politica europea volta a disincentivare l'uso della strada per promuovere quello delle ferrovie già esistenti.
Un altro quesito che è rimasto senza risposta è quello riguardo all'efficacia economica e sociale degli investimenti a forte intensità di capitale e bassa intensità di manodopera, quali sono i cantieri delle "grandi opere", confrontati con quelli ad alta intensità di manodopera e bassa intensità di capitale quali sono manutenzioni, messe in sicurezza, miglioramenti dell'efficienza energetica distribuiti sul territorio.
Nella sua lettera Lei fa riferimento a solidarietà e unità, temi su cui la nostra sensibilità è massima. Ma nuovamente la nostra propensione per fatti e numeri ci porta ad osservare che ogni giorno ci sono migliaia di viaggiatori che attraversano o cercano di attraversare le Alpi in una modalità antica: a piedi. Così come ce ne sono migliaia che varcano il mare Mediterraneo su zattere e gommoni. C'è sicuramente un problema di solidarietà e di unità di intenti a scala europea. Questo problema, certo, non verrebbe risolto dalla nuova linea Torino-Lione.
Se volesse rispondere alle nostre domande non potremmo che essergliene estremamente grati.
Distinti saluti
13 febbraio 2021
Luca Mercalli
Angelo Tartaglia
Ugo Bardi
Sergio Ulgiati
Gianni Silvestrini
Pietro Salizzoni