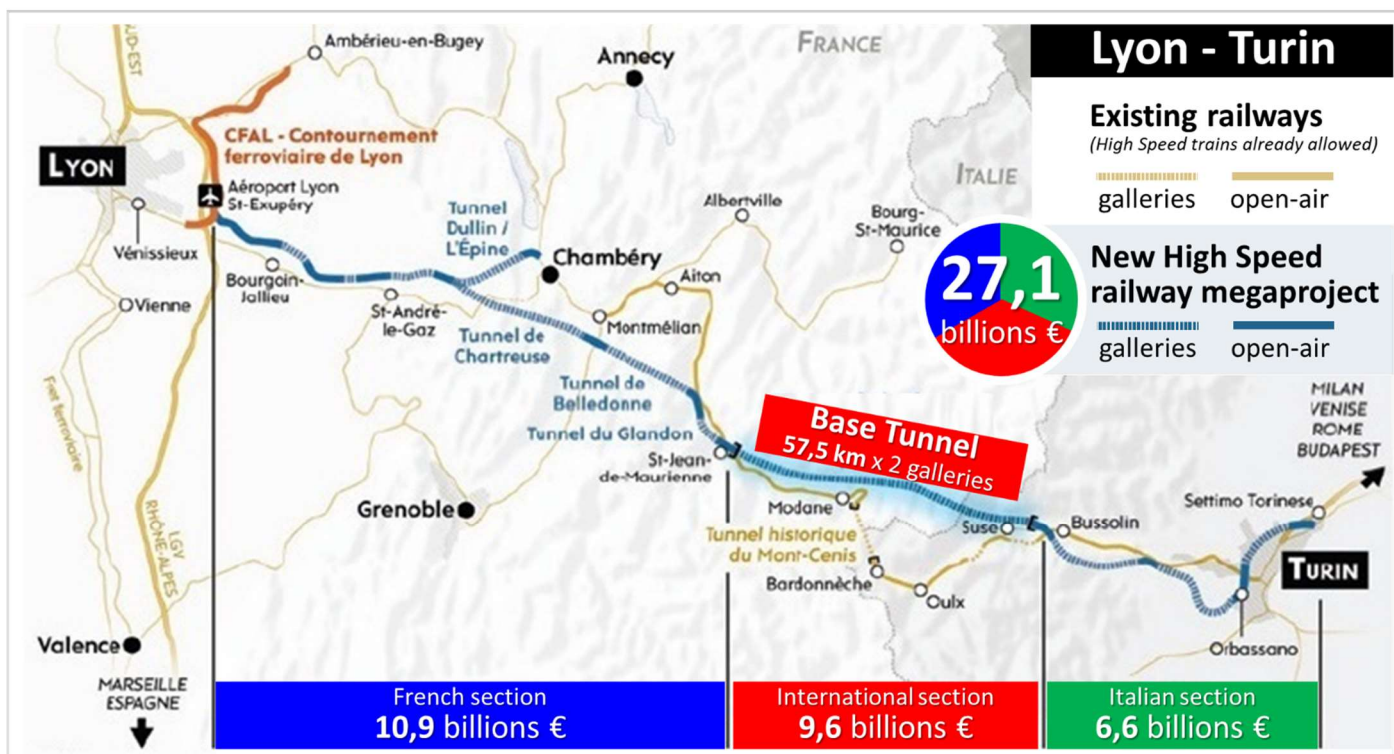


Grandi Opere ed Emergenza Climatica

Il caso della nuova linea ferroviaria Torino Lione

Dicembre 2019



Grandi opere contro l'emergenza climatica

I bilanci dell'Unione Europea e degli Stati membri continuano ad impegnare decine di miliardi di euro per investimenti in nuove infrastrutture di trasporto. La loro realizzazione comporterà nell'immediato un notevole aumento delle emissioni di gas serra, per gli enormi lavori di scavo e costruzione e per la produzione di grandi quantità di materiali (in particolare cemento e acciaio).

In molti casi si tratta di megaprogetti sovradimensionati, basati su previsioni di crescita dell'economia, dei consumi di combustibili fossili e dell'uso di risorse naturali, ovvero scenari del tutto incompatibili con le riduzioni necessarie per contrastare il riscaldamento globale. Queste opere risulteranno in larga parte inutilizzate, non producendo risultati utili in termini di riduzione delle emissioni di gas serra.

La valutazione di questi investimenti non prevede analisi rigorose di questi aspetti. Le risorse oggi impegnate per nuove infrastrutture inutili vengono sottratte alle azioni necessarie a breve termine sull'emergenza climatica.

Il caso della Torino Lione

Concepito alla fine degli anni '80, sull'onda di teorie economiche basate sulla crescita infinita, il megaprogetto Torino - Lione è un caso emblematico. Si tratterebbe della più grande opera pubblica d'Europa, con un investimento complessivo di oltre 27 miliardi di euro per realizzare una nuova linea ferroviaria ad alta velocità. Questa infrastruttura rappresenterebbe una duplicazione rispetto alle linee ferroviarie esistenti tra Italia e Francia, che già oggi consentono il transito di treni merci e passeggeri (inclusi i treni ad alta velocità).

Un progetto mai partito

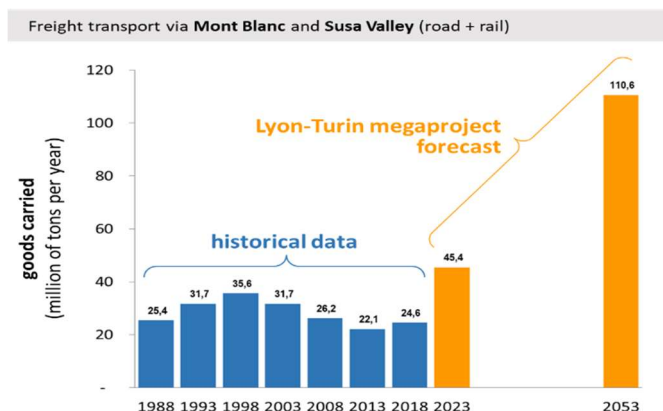
L'opera principale sarebbe il Tunnel di Base, costituita da 2 gallerie lunghe 57,5 km ciascuna, per un costo di quasi 10 miliardi di euro. Dopo vent'anni di attività preliminari, con una spesa di oltre 1,5 miliardi, finora i lavori definitivi per la sua realizzazione devono ancora partire.

Eppure questo Tunnel continua ad impegnare risorse nel bilancio dell'Unione Europea che vorrebbe pagarne oltre metà del costo (più di 5 miliardi di euro); la restante quota dovrebbe essere pagata dall'Italia e dalla Francia.

Affinché il Tunnel di Base possa funzionare a pieno, Italia e Francia dovrebbero spendere altri 17 miliardi di euro per collegarlo a Lione e Torino con due ulteriori tratte ferroviarie. Ad oggi la Francia ha rinviato tale decisione a dopo il 2038; l'Italia non ha ancora definito un progetto per la realizzazione della sua parte.

Previsioni di traffico sbagliate

La nuova linea ferroviaria Torino - Lione è stata pensata prevalentemente per il trasporto di merci. Per giustificare le dimensioni del megaprogetto, è stato ipotizzato un forte aumento della domanda futura di traffico merci sull'arco alpino e in particolare sui valichi di montagna tra Italia e Francia (Monte Bianco e Valle di Susa). L'andamento storico dei flussi merci ha dimostrato come questa ipotesi sia irrealistica (figura), come riconosciuto dagli stessi proponenti dell'opera. Inoltre crescita così grandi del trasporto merci in Europa sono incompatibili con l'urgenza di ridurre l'impatto sul riscaldamento globale.



Usare le infrastrutture esistenti

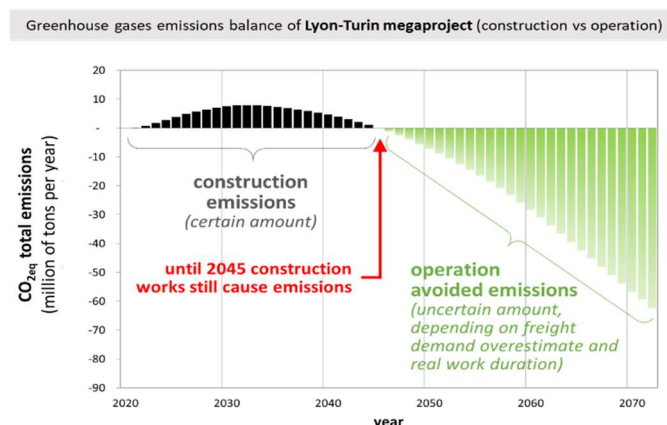
Il trasporto di merci via treno è certamente preferibile a quello attuato su strada mediante camion. Quando sono disponibili infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate, è assurdo costruirne di nuove. Nel caso della Torino - Lione, la ferrovia esistente ha una capacità in grado ospitare incrementi del trasporto merci da 5 a 10 volte il traffico attuale. Sulla stessa linea transitano

già i treni ad alta velocità francesi (TGV); a partire dal 2020, vi transiteranno quelli italiani (Frecciarossa) riducendo di 1 ora i tempi di viaggio da Milano a Parigi, senza necessità di lavori o costi.

L'impatto del progetto sul clima

I proponenti della nuova linea ferroviaria Torino - Lione hanno calcolato che la costruzione provocherebbe (in 20 anni di cantiere) emissioni complessive per 13 milioni di tonnellate di CO_{2eq} (circa un terzo delle emissioni annuali del Piemonte). Se la costruzione partisse oggi, queste emissioni aggiuntive si verificherebbero tra il 2020 e il 2040, ovvero proprio nello stesso periodo nel quale l'Europa dovrebbe invece azzerare le proprie emissioni per cercare di rallentare il riscaldamento globale.

Secondo i proponenti, l'esercizio dell'opera inizierebbe a generare riduzioni delle emissioni di gas serra (trasferendo merci da camion a treno) solo 24 anni dopo l'inizio della costruzione, raggiungendo risultati a regime ovvero ben oltre il 2040. Questi potenziali effetti positivi sono però largamente sovrastimati in quanto basati sulle previsioni errate della domanda di traffico e su un programma di realizzazione oggi non più valido (in particolare in Francia).



L'inquinamento dell'aria a Torino

L'inquinamento atmosferico a Torino e in Piemonte è una vera emergenza. Sulla tangenziale di Torino transitano mediamente 240.000 veicoli al giorno (di cui circa 80.000 camion), un traffico pari a 40 volte quello del traforo autostradale del Frejus, tra Italia e Francia. Come in molte aree urbane d'Europa, gli investimenti servono sul trasporto locale e non sui megaprogetti come la Torino - Lione.