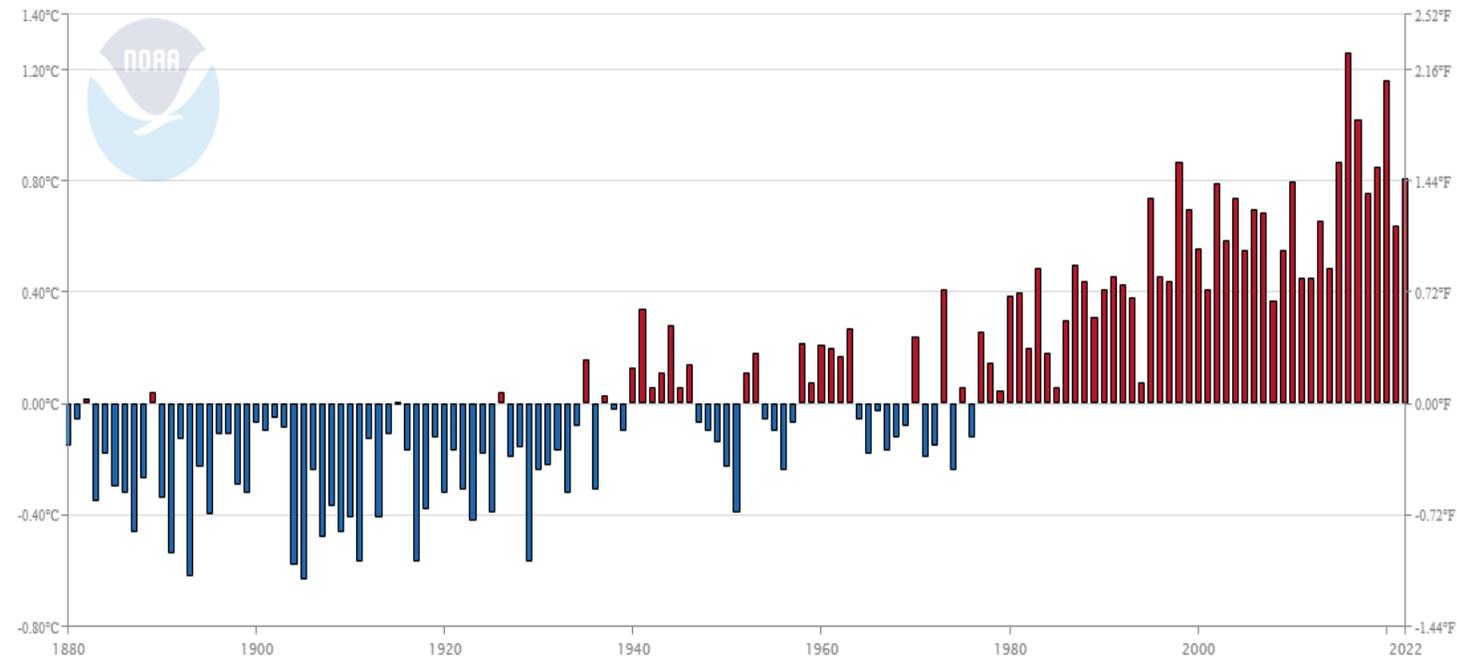


Paradossi «TAV»

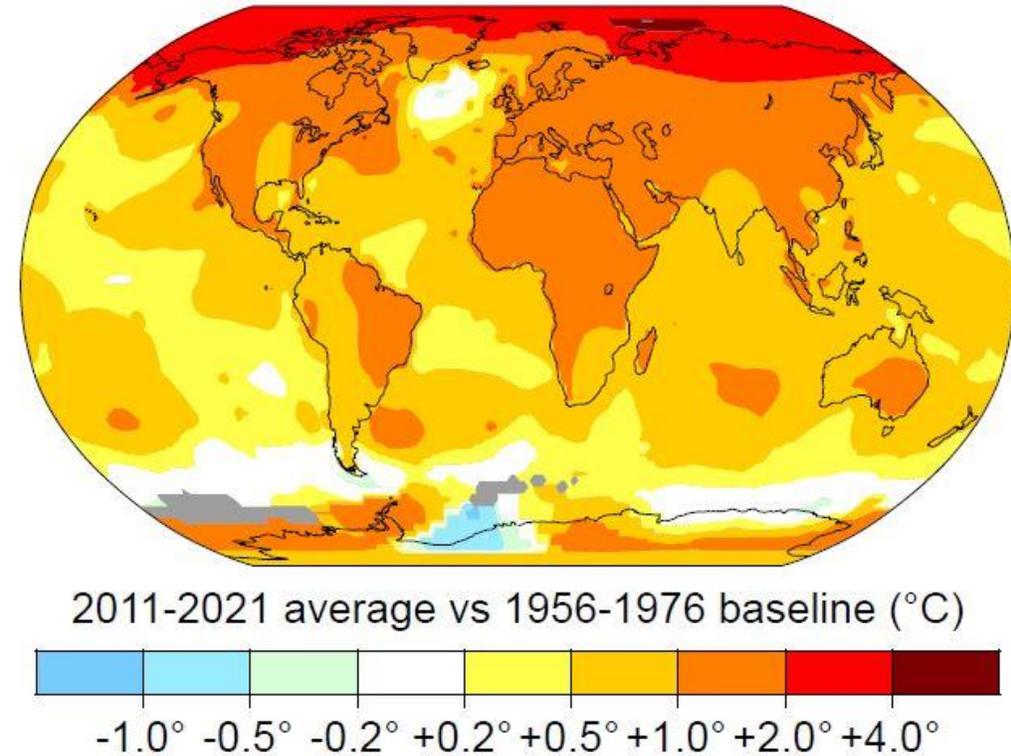
Angelo Tartaglia

La temperatura

Global Land and Ocean
February Temperature Anomalies



Temperature change in the last 50 years





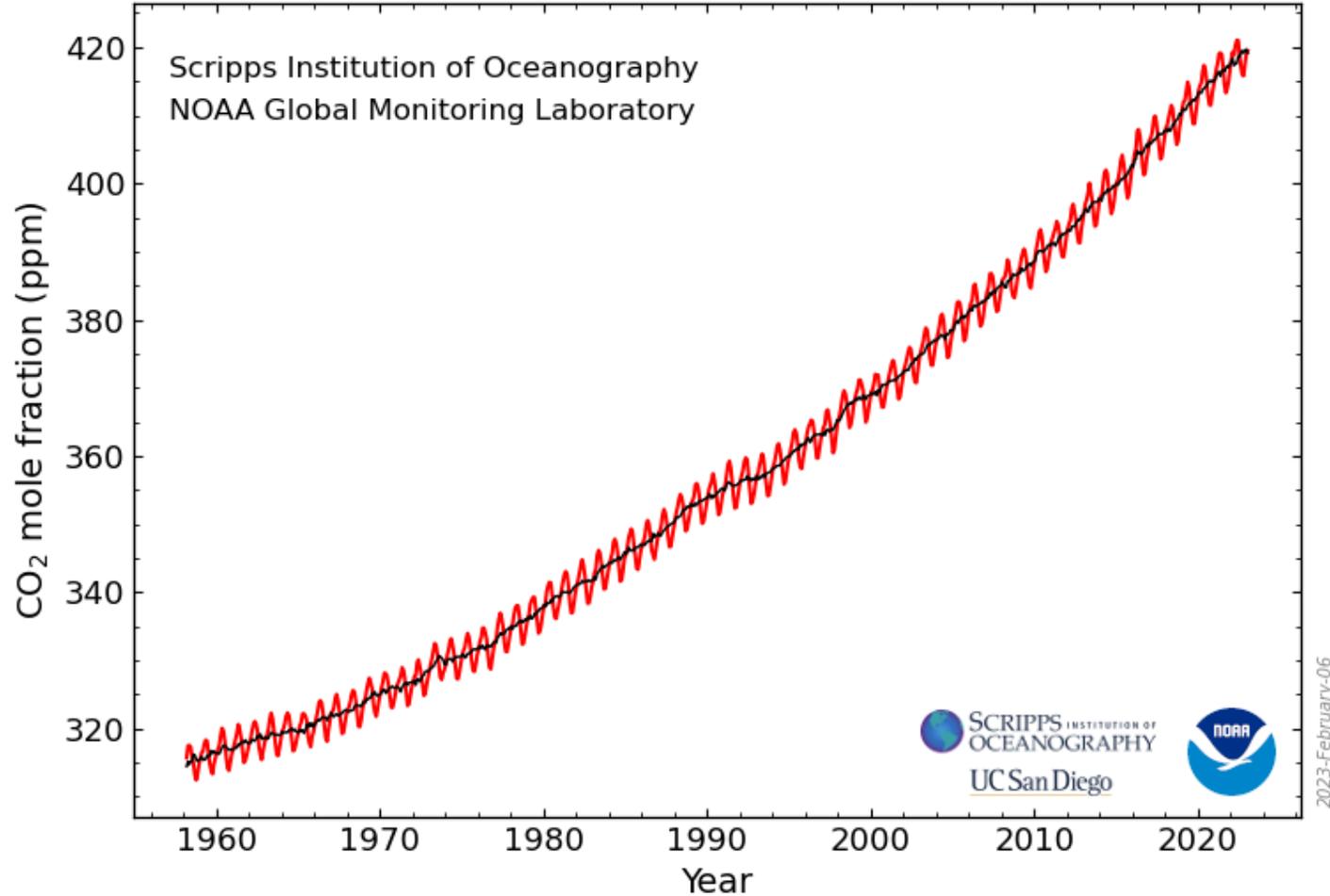
Aumento della frequenza degli eventi estremi



- Ondate di calore
- Riduzione delle precipitazioni complessive (da noi)
- Precipitazioni molto intense e concentrate
- Inondazioni
- Trombe d'aria

La CO₂ in atmosfera

Atmospheric CO₂ at Mauna Loa Observatory



Obiettivi europei



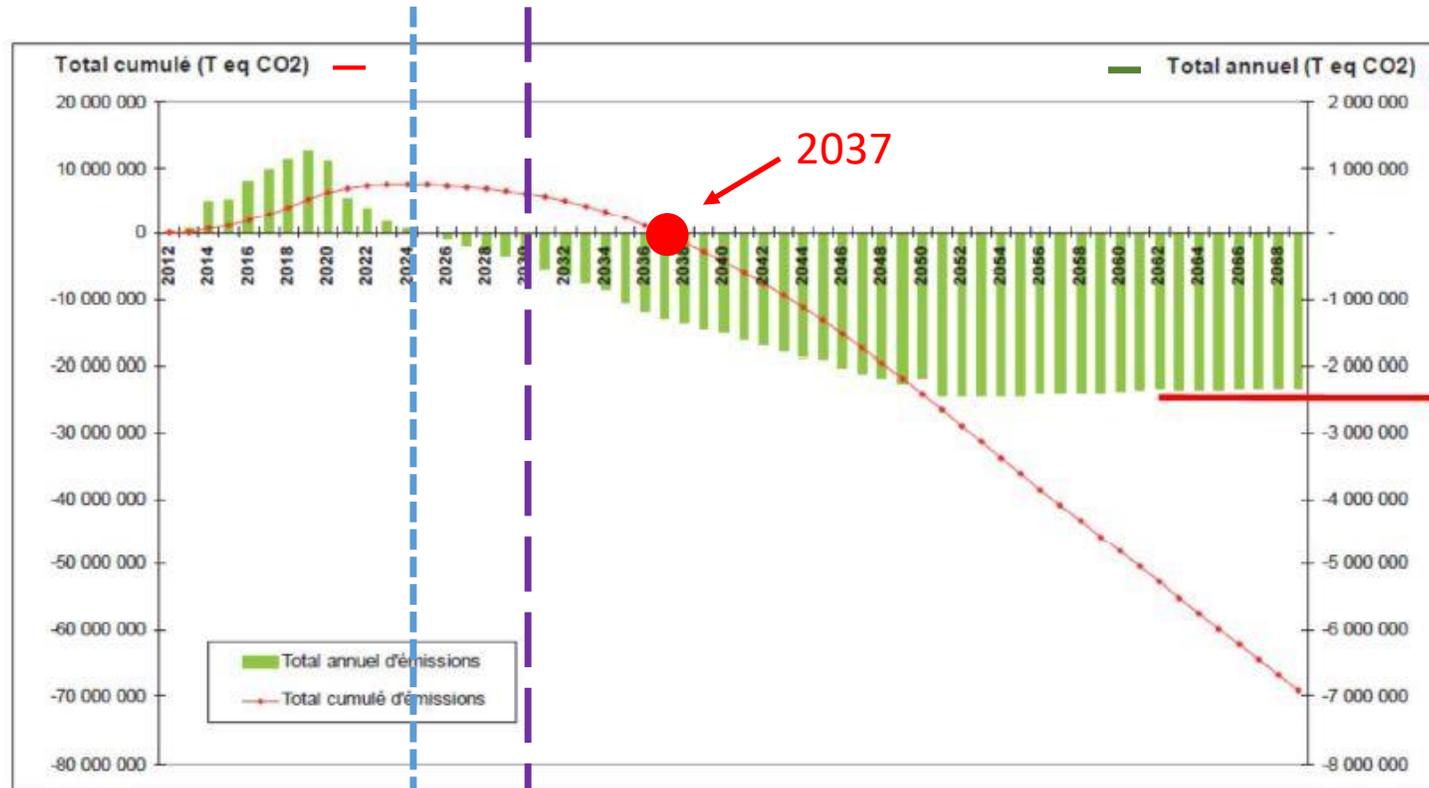
- Ridurre le emissioni che contribuiscono al cambiamento climatico (CO2 e simili) del 55 % rispetto al livello del 1990 entro il 2030
- Zero emissioni (anche mediante compensazione) entro il 2050

Corte dei conti europea: rapporto 10/2020

Secondo ECA:

- I volumi di traffico (e i ricavi) sono sovrastimati e i costi sottostimati
- I vantaggi ambientali sono un po' troppo «ottimisti»

Bilancio della CO₂ (secondo TELT)



Les émissions de GES sur la période 2012 - 2069

2012

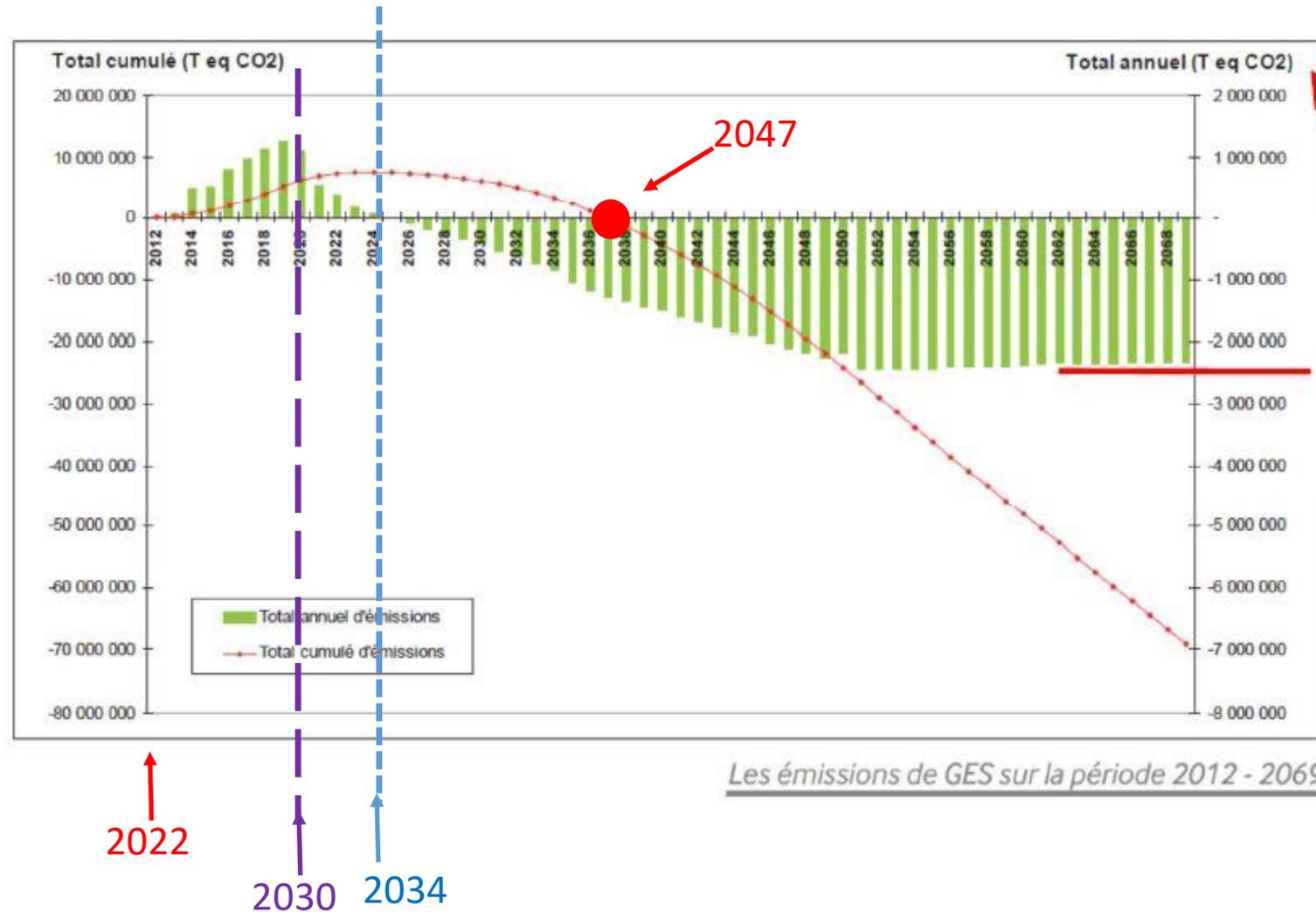
2024

2030

2037

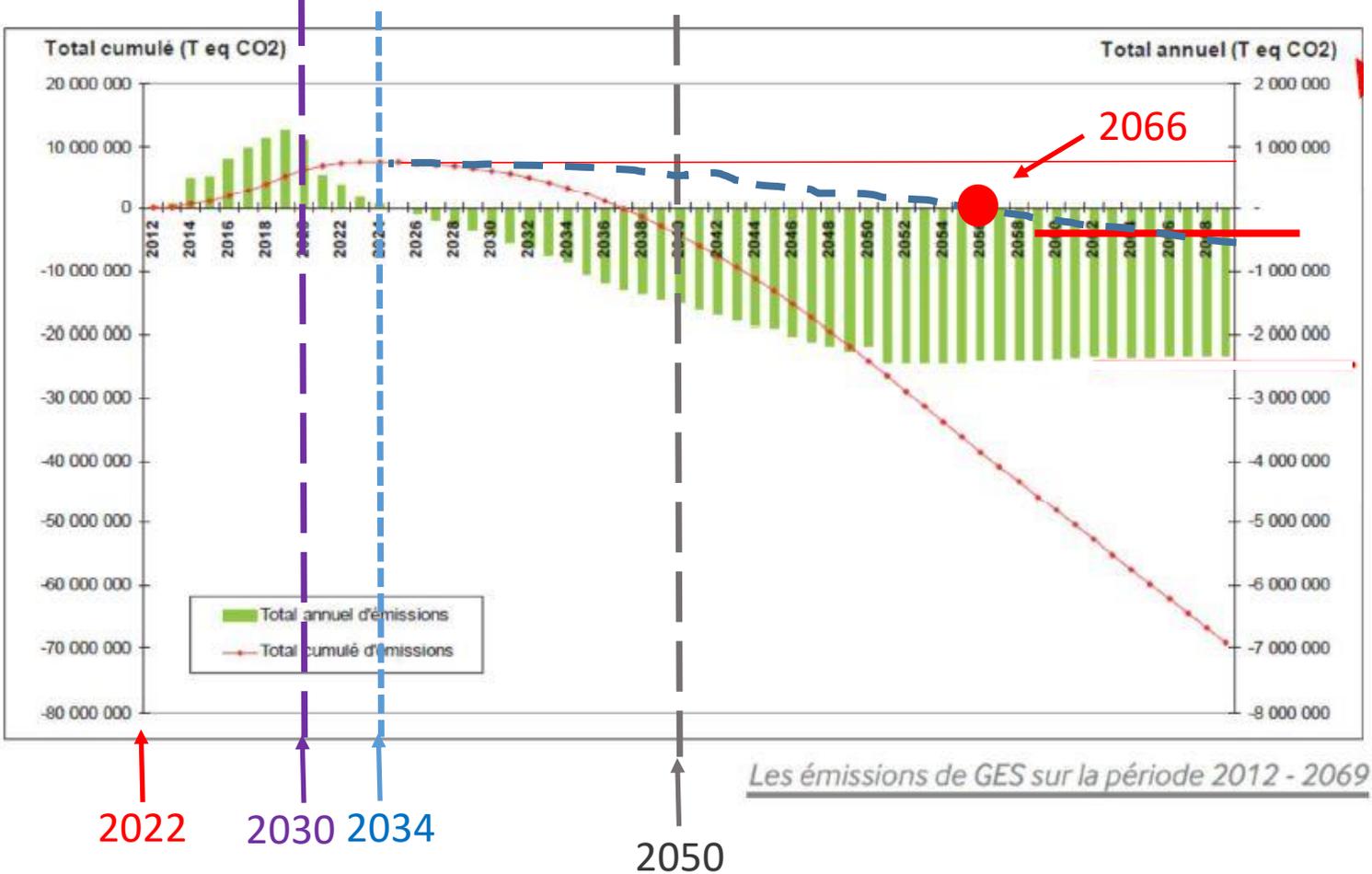
L'Unione Europea si è data come obiettivo quello di **ridurre** le emissioni di CO₂ del 55% entro il 2030

Ma il cantiere non potrà essere aperto prima del 2023



Ma...

la riduzione attesa per le emissioni di CO₂ è circa **7 volte più bassa** di quella utilizzata da TELT



Calcolo della CO₂ che si potrebbe risparmiare (1)

Secondo un manuale ufficiale del Ministero francese della transizione ecologica e solidale, un articolato da 40 tonnellate emette circa

86 grammi di CO₂

per km percorso e per tonnellata trasportata.

Il carico medio dell'articolato citato è di circa 16,2 tonnellate (stessa fonte).

Ipotesi : il viaggio evitato grazie alla nuova linea è lungo

300 km

Calcolo della CO₂ che si potrebbe risparmiare (2)

La CO₂ che può essere risparmiata con un viaggio (un veicolo) in meno è :

$$0,086 \times 16,2 \times 300 = \mathbf{417,96} \text{ kg di CO}_2$$

[in realtà, bisogna tener conto del fatto che anche gli spostamenti in treno emettono CO₂]

Se il numero dei viaggi risparmiati è di 900.000 all'anno, le economie annue possibili sono

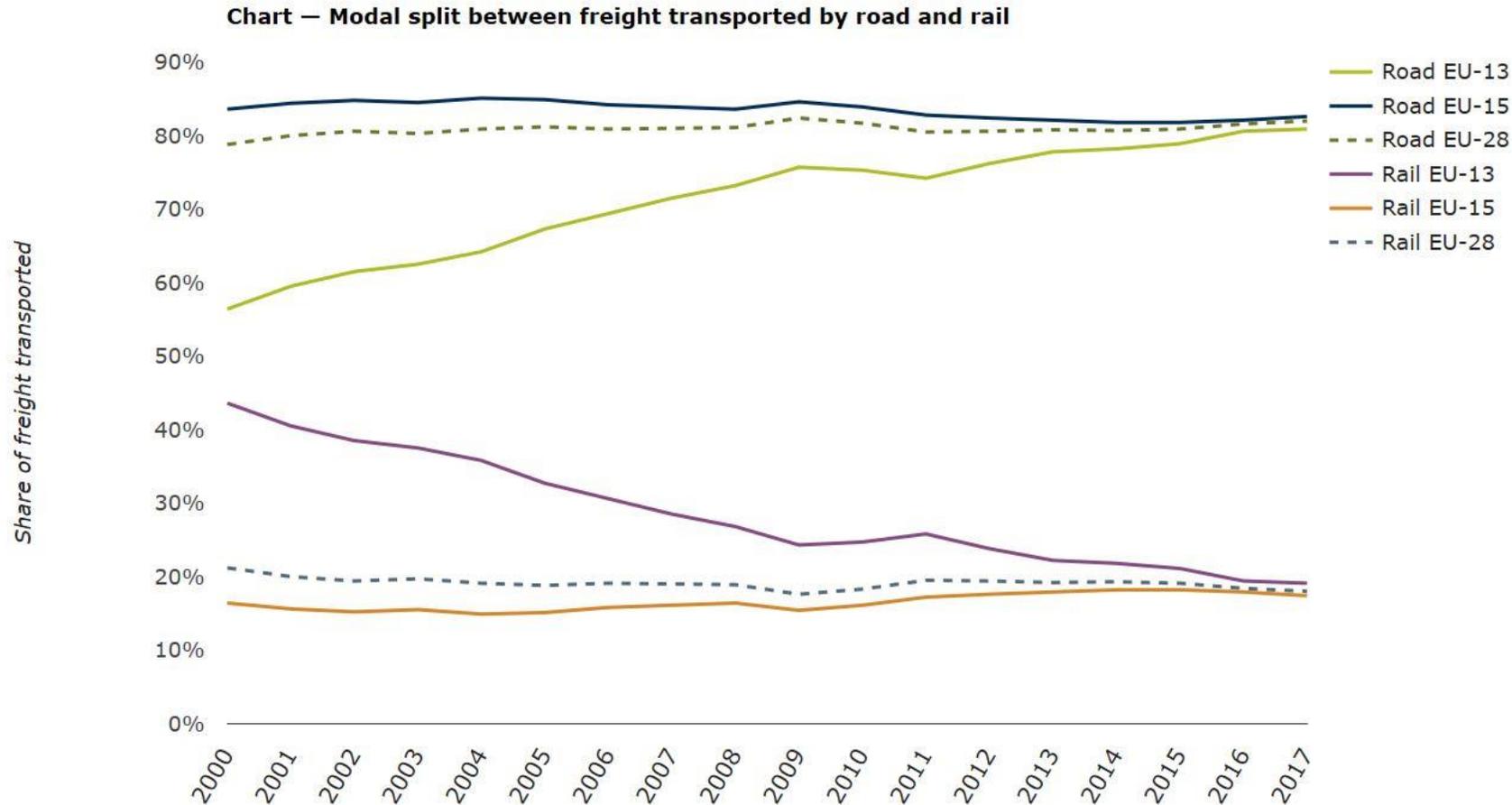
$$0,41796 \times 900000 = \mathbf{376.164} \text{ tonnellate}$$

Molto meno dei 2,5 milioni di tonnellate dei proponenti

La compensazione delle emissioni in eccesso in fase di costruzione richiede più di 25 anni (si va verso il 2057 e oltre)

- Per ottenere il risultato di TELT, è necessario ipotizzare che ogni viaggio risparmiato sia di 2000 km
- Che il traffico lungo l'itinerario (inclusa la Val di Susa e il Monte Bianco) sia 3 volte superiore a quello di oggi
- Che il riparto modale passi al 55% sulla rotaia (per 2000 km di percorso)

Ma... il riparto modale europeo è insensibile alle infrastrutture



Strada: 80%

Ferrovia: 20%

~ costante

Parere autorevole

«... l'influenza dell'offerta infrastrutturale stradale e ferroviaria sulla domanda è inferiore al 3% fra lo scenario che prevede la realizzazione di tutti i valichi ipotizzati nelle Alpi ed il sostanziale status quo attuale.»

.....

«Altri obiettivi quali quelli di un riequilibrio modale significativo con una riduzione della componente stradale rispetto a quella su rotaia sono per lo meno velleitari ed illusori.»

....

«Discorsi sul cospicuo ripassaggio dalla strada alla ferrovia non sono seri, e contengono al loro interno un elemento illusorio.»

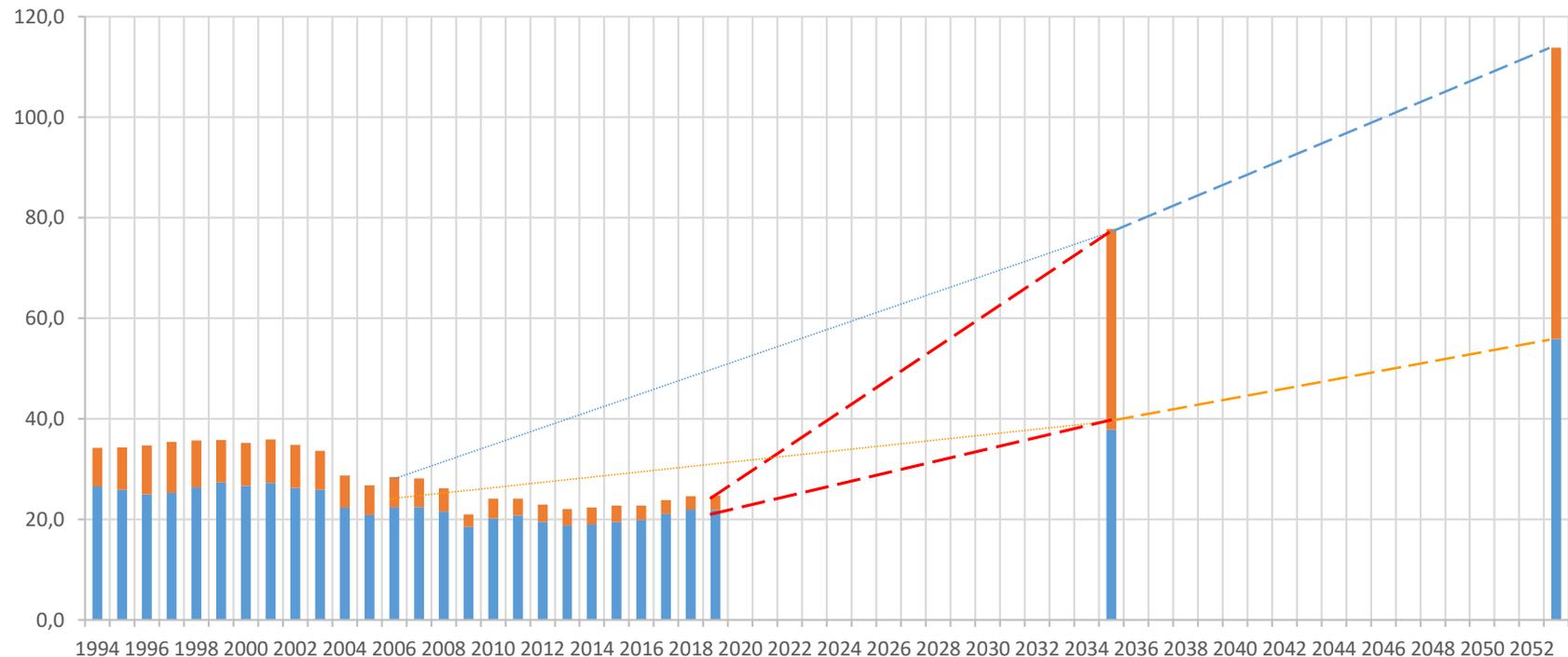
Mario Virano, 29/11/2001,
intervento al convegno Infravia

Traffico «Torino-Lione», incluso il Monte Bianco: realtà e «previsioni» (di TELT)

Italia-Francia senza Ventimiglia (Mton/anno)

Tasso di crescita globale medio richiesto:

+6,7% anno



Ma... evoluzione del traffico sull'arco alpino

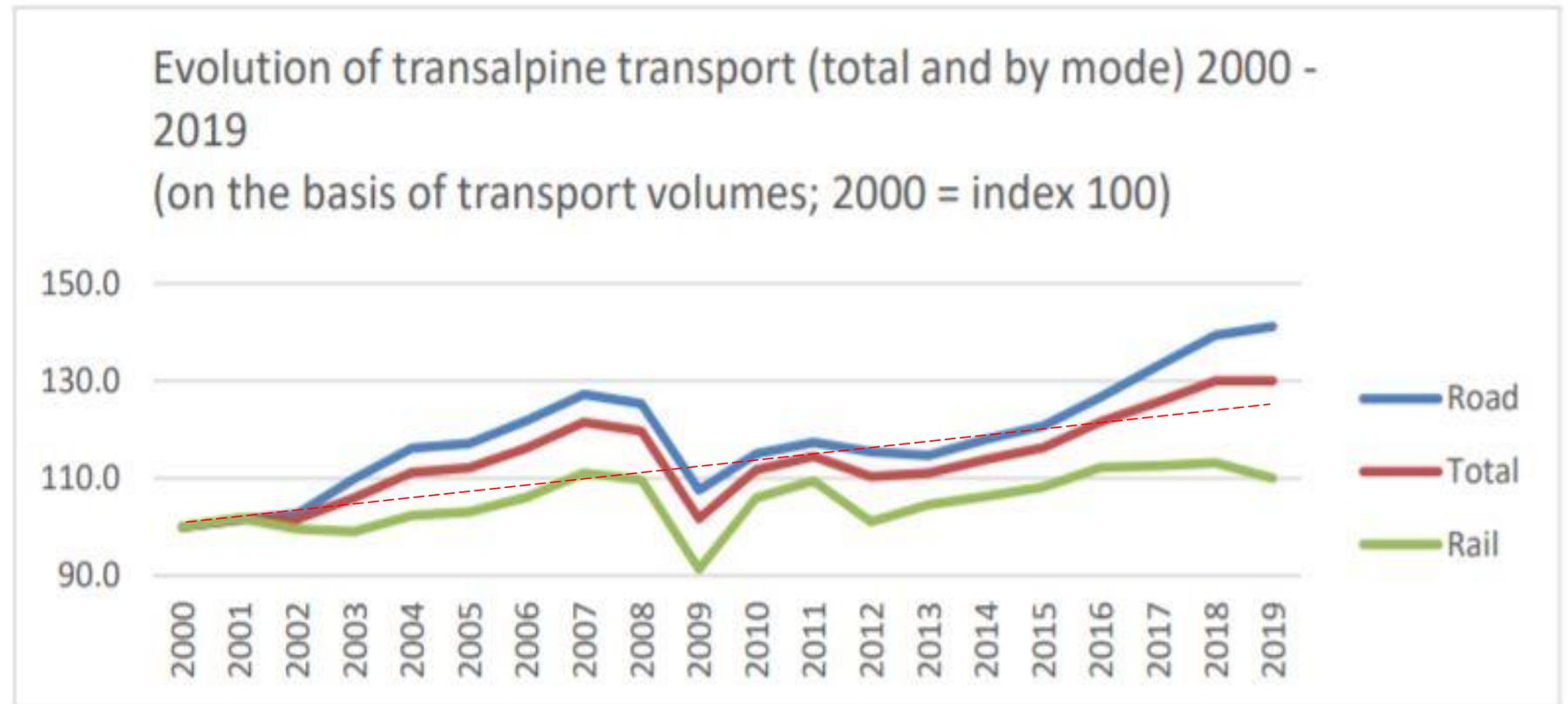
223,5 Mton

153,7 Mton

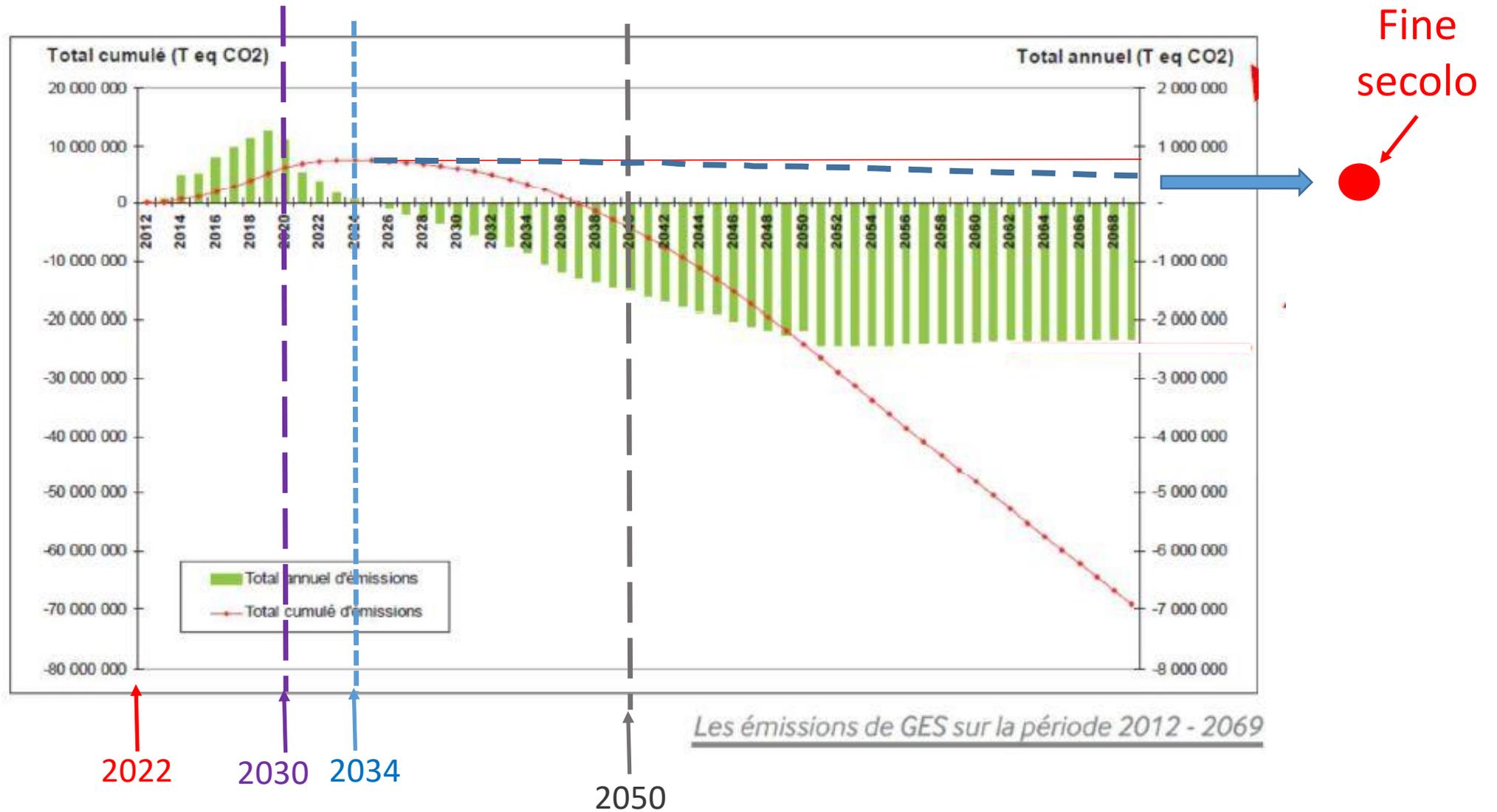
69,8 Mton

Crescita media
globale:

~+1,3% anno



Tasso di crescita 5 volte più basso ...



Le "previsioni" dei promotori al 2035

- **Ferrovia** **39,9 Mton/anno** **55%**
(10 volte il traffico de 2010)
- **Strada (incluso Monte Bianco)** **32,4Mton/anno** **45%**
(1,6 volte il traffico del 2010)
- **totale** **72,3 Mton/anno**
(3 volte il traffico del 2010)

~ 800.000 camion più di oggi

Ma...

Sulla base degli accordi Italia-Francia, nel 2035 sarebbe attiva la soluzione «low cost» (tunnel di base più linea storica)

- La portata della linea resterebbe quella di oggi: ~ 20 Mton
- Altri 19,9 Mton si riverserebbero sulla strada
- **~ 2,1 milioni di camion in più di oggi sulla strada (contando anche il Monte Bianco)**

Se il mondo fosse quello di TELT (emissioni crescenti)

Emissioni coi dati e i parametri di TELT

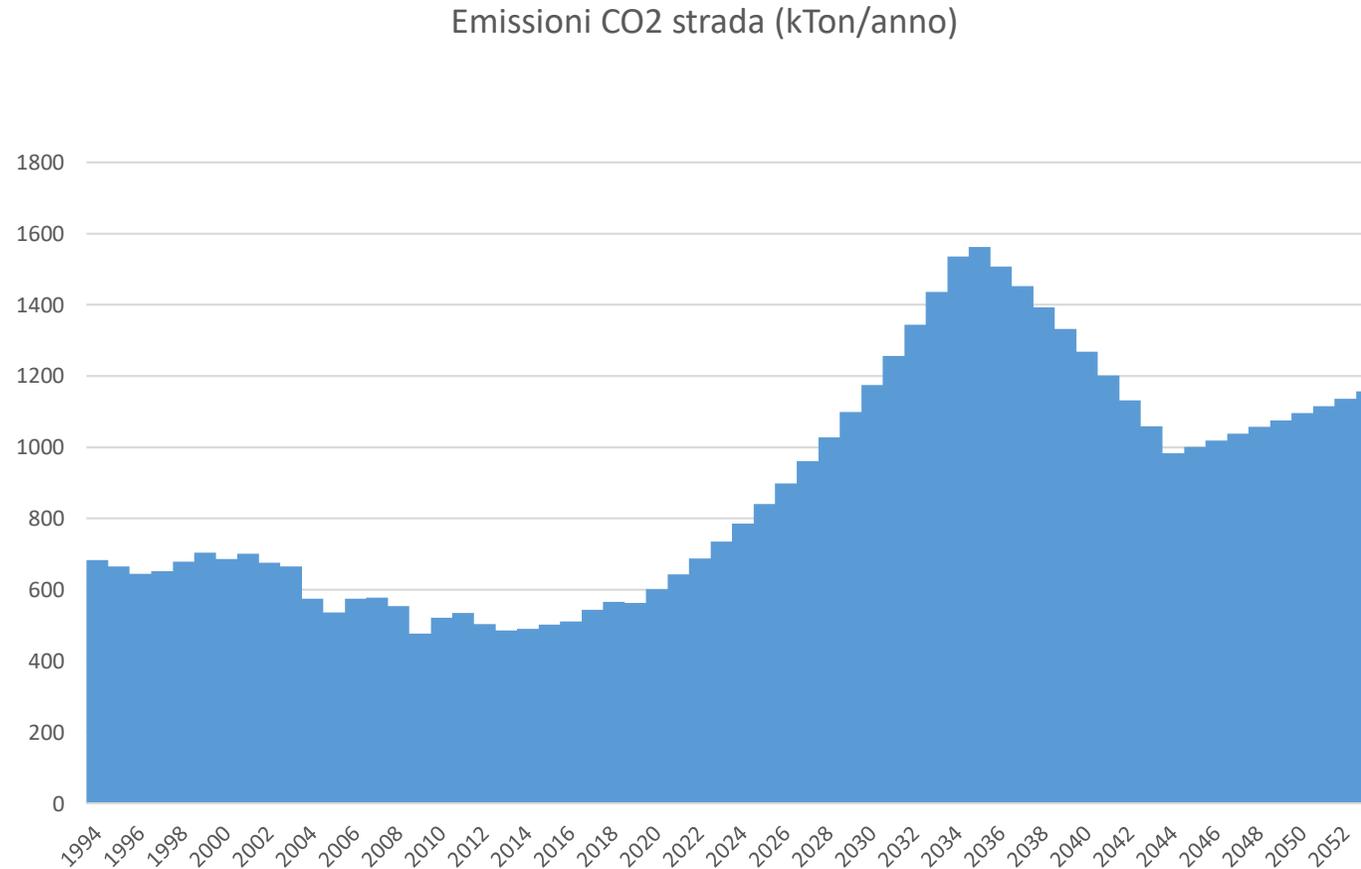
2035 → *(se ci fosse tutta la linea)* ~ **1.900.000 tonnellate di CO₂/anno più di oggi**

Col solo tunnel → **~5.500.000 tonnellate di CO₂/anno più di oggi**

Con la crescita dichiarata/auspicata del 2,3% all'anno, nel 2053, con tutta la linea in esercizio:

~ 2.900.000 tonnellate di CO₂/anno più di oggi

Emissioni della strada se il traffico continua a crescere



Il caso emblematico del tunnel Torino-Lione

Un'alleanza multipartita di politici e di imprenditori lo vuole.

- Il traffico « atteso » per giustificare l'investimento è oggi quattro volte superiore a quello reale e ciononostante nel 2035 sarà 14 volte superiore?

... non importa ...

- Le emissioni di CO2 in fase di costruzione saranno enormi (8 Mtonnellate in dieci anni), contraddicendo l'obiettivo europeo di una riduzione del 55% entro il 2030 ?

... non importa ...

- Il successivo risparmio di CO2 prospettato dai promotori risulta da 7 a 14 volte quello calcolabile sulla base dei parametri europei, di modo che la compensazione delle emissioni in eccesso si sposta verso il 2080 ?

... non importa, l'opera è «green» lo stesso...

Dati manipolati?

Confrontando i risultati dei calcoli scientifici e i dati usati da TELT a qualcuno potrebbe venire il ragionevole dubbio che da qualche parte vi siano state manipolazioni intenzionali e che l'immagine «green» propagandata a mezzo stampa somigli tanto ad una truffa.

La NLTL ha tutte le caratteristiche di un **crimine climatico** che sarà pagato dai ragazzi che stanno oggi intorno a noi, così come sempre sulle loro spalle si scaricheranno i debiti contratti per la realizzazione.