



ODG

N. 168

Stato di emergenza climatica e ambientale: interruzione della NLTL, opera con un bilancio ambientale disastroso.

Presentato da:

FREDIANI FRANCESCA (prima firmataria) 14/01/2020, DISABATO SARAH 14/01/2020, MARTINETTI IVANO 14/01/2020, SACCO SEAN 14/01/2020, BERTOLA GIORGIO 14/01/2020

Richiesta trattazione in aula

Presentato in data 14/01/2020

Al Presidente del Consiglio regionale del Piemonte

ORDINE DEL GIORNO

*ai sensi dell'articolo 18, comma 4, dello Statuto e
dell'articolo 103 del Regolamento interno,*

trattazione in Aula

trattazione in Commissione

OGGETTO: *Cambiamenti climatici – interrompere la NLTL, opera con un bilancio ambientale disastroso e investire sulle infrastrutture esistenti.*

Visto:

- la L.r. 1 del 4 gennaio 2000 "Norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997 n.422", riporta all'articolo 1, tra le finalità della norma da perseguire, riporta "a) promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio regionale, elevandone l'accessibilità, in particolare nelle aree montane e collinari, e garantendo un'equa ripartizione dei benefici e dei costi diretti e indiretti;", "**c) raggiungere una maggiore qualità ambientale, riducendo i consumi energetici, le emissioni inquinanti ed il rumore derivante dalle attività di trasporto sul territorio, tutelando la salute dei cittadini e migliorando la sicurezza della circolazione;**", "d) Promuovere l'uso della bicicletta ai sensi della legislazione vigente e forme di mobilità condivisa quali il bike sharing e il bicibus [...]; d bis) promuovere forme di mobilità condivisa quali il car pooling,
- la L.r. n.8 del 27 febbraio 2008 "Norme ed indirizzi per l'integrazione dei sistemi di trasporto e per lo sviluppo della logistica regionale", riporta all'articolo 1 le finalità "La Regione, nell'ambito delle proprie competenze, **promuove la crescita socioeconomica del territorio nel rispetto dei sistemi ambientali**, provvede alla programmazione degli interventi volti a favorire l'integrazione dei sistemi di trasporto e lo sviluppo della logistica regionale, anche a sostegno delle attività produttive, perseguendo la creazione e la valorizzazione di nuove forme di lavoro qualificato e stabile."
- la L.r. n.8 del 27 febbraio 2008, inoltre, all'articolo 2 "Pianificazione e Programmazione Regionale" nei principali criteri e principi generali viene espresso l'intento specifico di:

- potenziamento del trasporto delle merci su rotaia **con priorità alla valorizzazione delle infrastrutture già esistenti**, anche al fine di diminuire il congestionamento stradale e l'inquinamento atmosferico, nonché al fine di aumentare la sicurezza stradale, riducendo l'incidentalità;
- promozione delle iniziative di sostegno a favore di una mobilità eco-sostenibile delle merci
- integrazione ed ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture per il trasporto merci e per il trasporto passeggeri **dando priorità alle infrastrutture già esistenti**, anche attraverso lo sviluppo delle applicazioni di tecnologie innovative per l'incremento dei livelli di efficacia, di sicurezza e di efficienza.;

Considerato che:

- nel 2018 la NASA e l'Ente americano per le ricerche sull'atmosfera e gli oceani (Noaa) hanno affermato che i precedenti 5 anni sono stati in assoluto i più caldi dell'ultimo secolo: secondo i dati rilevati e analizzati dall'Istituto di scienze dell'atmosfera e del clima del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-ISAC), il 2018 è stato l'anno più caldo mai registrato in Italia dal 1800, con un'anomalia sopra la media di 1,58 °C, rispetto al periodo di riferimento che va dal 1971 al 2000. Il 2018 supera quindi il precedente record dell'anno 2015 dove si era registrato un aumento di 1,44 °C rispetto allo stesso periodo di riferimento;
- l'impatto ambientale negativo di emissioni climalteranti generate da attività antropiche, contribuisce al "riscaldamento globale" (global warming), e ha come conseguenza l'aumento in intensità e frequenza di fenomeni meteorologici estremi, quali temperature eccessivamente elevate o estremamente rigide, soprattutto fuori stagione, nevicate a bassa quota, venti eccezionalmente forti, bombe d'acqua e intense grandinate alternate a periodi di forte siccità. Con l'incremento dei fenomeni climatici estremi aumentano anche i rischi di fenomeni di dissesto idrogeologico e quindi di danni all'agricoltura, alle infrastrutture e al territorio e conseguentemente gli impatti sulla sicurezza delle nostre città e sulla salute dei cittadini;
- 250 scienziati ed esperti provenienti da oltre 70 Paesi lanciano un grido di allarme attraverso la sesta edizione del rapporto Global Earth Outlook (GEO-6)

delle Nazioni Unite, pubblicato nel corso della quarta assemblea generale delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEA): "Se non vengono intraprese azioni urgenti per proteggere l'ambiente, la salute umana si troverà in gravi difficoltà.". Il Rapporto afferma che i danni al pianeta sono così devastanti che la salute delle persone sarà sempre più minacciata, a meno che non venga intrapresa un'azione urgente, ovvero un drastico aumento delle protezioni ambientali. Il rapporto sottolinea il fatto che il mondo dispone della scienza, della tecnologia e delle risorse finanziarie sufficienti per muoversi verso un percorso di sviluppo più sostenibile. Ciò che manca ancora, invece, è il sostegno sufficiente da parte dei cittadini comuni, delle imprese e dei leader politici, che si aggrappano a modelli obsoleti di produzione e sviluppo.

- il 15 marzo scorso si è tenuto il "Global Strike for Future", giornata di mobilitazione mondiale contro i cambiamenti climatici promossa dal movimento Fridays For Future, che ha visto più di 1,8 milioni di persone protestare nelle città di tutto il mondo;
- venerdì 24 maggio 2019 si è tenuto il secondo Sciopero Mondiale per il Futuro che ha visto una seconda mobilitazione contro i cambiamenti climatici e più di 230 città in Italia che hanno richiesto la dichiarazione di emergenza climatica e ambientale;
- rispetto alle basi dettate dal Protocollo di Kyoto trent'anni fa, in Italia e in regione Piemonte non sono mai state fatte politiche energetiche realmente efficaci ed indirizzate concretamente a scongiurare lo scenario catastrofico preconizzato dagli scienziati;
- il dovere morale dello Stato e di tutte le istituzioni locali nel rispettare il patto sociale intergenerazionale che impone alle attuali generazioni di lasciare un pianeta vivibile soddisfacendo i propri bisogni senza compromettere la possibilità delle generazioni future di rispondere ai loro;
- il movimento studentesco Fridays for Future comunica *"Ci dichiariamo contrari a ogni grande opera inutile e dannosa, intesa come infrastruttura, industria e progetto che devasta ambientalmente, economicamente e politicamente i territori senza coinvolgere gli abitanti nella propria autodeterminazione. Sosteniamo ogni battaglia territoriale portata avanti dai tanti comitati locali, come **No-TAV per Val di Susa**, No-Grandi navi per Venezia, no Muos per Catania e Siracusa, no TAP per Lecce e Stopbiocidio per Napoli e la terra dei*

*fuochi, Bagnoli Libera contro il commissariamento, la lotta all'Enel per Civitavecchia, la Snam per l'Abruzzo, il Terzo Valico per Alessandria. Rifiutiamo ogni speculazione sullo smaltimento dei rifiuti, sul consumo del suolo e quelle infrastrutture che causano dissesto idrogeologico. **Pretendiamo che l'unica grande opera da portare avanti sia la bonifica e la messa in sicurezza dei territori.** Vogliamo che venga dichiarata l'emergenza climatica ed ecologica nazionale, consapevoli che non può essere solamente un'opera di greenwashing della politica."*

Valutato che:

- nell'analisi costi benefici effettuata nel Quaderno 8 dell'Osservatorio Nazionale per la Torino Lione, viene evidenziato un dato allarmante nel paragrafo del "Bilancio del Carbonio", risultante dalla stima delle tonnellate equivalenti di CO2 prodotte nelle fasi del progetto, l'analisi dello stesso proponente (che ha sopravvalutato di molto le stime in esercizio come ammesso dallo stesso Osservatorio nel Quaderno 10 del 2018) ha evidenziato che l'impatto netto del progetto sarà positivo a partire dal 25° anno dall'inizio del progetto (si può quindi ipotizzare dal 2045);
- il quaderno 10, a pag. 58 parlando delle previsioni di crescita del traffico merci riporta **"non c'è dubbio infatti che molte previsioni fatte quasi 10 anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione Europea siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica di questi anni che ha portato anche a nuovi obiettivi per la società, nei trasporti declinabili nel perseguimento di sicurezza, qualità, efficienza"**, tale affermazione pone il dubbio quindi anche sulle stime fatte sul "Bilancio del Carbonio" che rischiano quindi di avere un impatto di molto maggiore considerata la sovrastima dei traffici merci e quindi un recupero dell'impatto dell'opera che avverrà, forse, dal 2070 in poi;
- se consideriamo i dati di traffico, anch'essi riportati nell'ACB del proponente, e quindi consideriamo i circa 700.000 tir che attualmente attraversano la Valsusa, ci rendiamo conto che il consumo in termini di TEP (Tonnellate Equivalenti Petrolio) ammonta a circa 18.000 TEP, ben lontano dal 1.000.000 di TEP ipotizzato nell'analisi ACB del proponente, che di fatto

sovrastima il recupero del disastroso impatto ambientale prodotto da quest'opera;

- per l'opera in questione bisogna anche stimare l'impatto dei consumi dovuti alla fase di esercizio per la ventilazione, illuminazione e il raffreddamento di 114 km di tunnel che raggiunge temperature vicine ai 50° centigradi con un consumo energetico di oltre 15,4 MegaWatt

Il Consiglio regionale impegna la giunta

Affinché chiedo con urgenza l'interruzione del progetto della NLTL a causa della completa inutilità dell'opera e dell'enorme impatto ambientale che questa produrrà in termini di emissioni nocive e clima alteranti, per impedire che questo progetto, oltre a sprecare risorse importanti pubbliche, contribuisca ad accentuare i cambiamenti climatici in atto.