Alla Mediatrice europea signora Emily O’Reilly

1 avenue du Président Robert Schuman

67001 Strasbourg CS

30403, Francia

IL sottoscritto Claudio Stoduto cittadino europeo ha presentato una petizione alla Commissione per le petizioni classificata 0447/2022 e riguardante veri profili di mancato rispetto del diritto comunitario nella elaborazione del progetto alta velocità Salerno/Reggio Calabria , lotto Battipaglia/Romagnano.

Profili che riguardavano la valutazione di incidenza ambientale di Sic e Zps , di tipologia costruttiva composta per l’80% da gallerie che notoriamente generano emissioni di diossido di carbonio verso il quale la strategia della Unione Europea a iniziare dagli Accordi di Parigi e continuando con il Fit for 55 del Green Deal. Per raggiungere l’obiettivo al**2030**di**ridurre le emissioni del 55% rispetto al 1990** occorre arrivare a quasi 230 Mt CO2eq, uno sforzo immane contando che negli ultimi 30 anni abbiamo registrato una riduzione di sole 100 Mt CO2eq circa. In altri termini in 10 anni dobbiamo fare il doppio di quello che abbiamo fatto negli ultimi 30 anni.

Una ragione in più per valutare la opzione zero ( do nothing) nella valutazione di impatto ambientale tra l’altro prevista dalle direttive europee .

La Commissione nella risposta scrive che “ il firmatario non fornisce alcuna prova del mancato rispetto delle norme ambientali UE .” La valutazione di incidenza ambientale è fatta in ambito di procedura di valutazione di impatto ambientale che nella obbligatoria analisi delle alternative omettendo la valutazione del “Do Nothing” rende parziale e incoerente il giudizio di compatibilità ambientale.

Assente il calcolo delle emissioni nella fase di costruzione della linea sottostimando la produzione di biossido di carbonio. Non ci sembra che sia rispettata la regola del Do No Significant Harm ( DNSH : non arrecare danno significativo) . DNSH che come noto si basa su 6 principi tre dei quali sono : 1) mitigazione dei cambiamenti climatici. Nessun intervento deve causare significative emissioni di gas serra; 2) adattamento ai cambiamenti climatici. Una misura non deve impattare negativamente sul clima attuale e futuro, né su persone, beni, natura o l’attività stessa; 3) protezione e ripristino della biodiversità e della salute degli eco-sistemi. Nessun intervento PNRR deve mettere a rischio la conservazione degli ecosistemi, degli habitat e delle specie.

Mancato rispetto del DNSH pur fruendo il lotto Battipaglia/Romagnano di ben 1800 milioni di euro del Next Generation EU ! Non solo omesso calcolo delle emissioni durante la fase di costruzione ma scelta.

Pendenze di linea energeticamente inefficienti .

L’itinerario merci a servizio di Gioia Tauro è, secondo tutti i documenti (sia i Documenti di Economia e Finanza del Governo , che la documentazione progettuale stessa) quello “Adriatico”, cioè da Gioia Tauro si raggiunge il Nord via Galleria Santomarco, linea Jonica, Taranto, linea Adriatica.

Questo corridoio è già esistente (tranne il raddoppio della galleria Santomarco, ), ha sagoma , modulo e peso assiale adatti, è poco acclive e quasi interamente in piano (altezza max 350 m slm) e dunque energeticamente molto efficiente

Ciononostante, il lotto 1a, così come il resto della linea, è progettata al 12 ‰ con punte locali al 18 ‰. Questi sono valori tipici da linea adatta al transito di treni merci pesanti in singola trazione, non da linea AV passeggeri o da linea percorsa da treni merci leggeri .

Il tracciato di una linea con tali pendenze in un contesto montuoso come quello dell’Appennino Meridionale ha come effetto l’allungamento delle gallerie , che infatti assommano al 48% dei 35 km del Lotto 1a, certamente non tra i più montuosi dell’intera linea e di conseguenza dei costi, e delle emissioni di biossido di carbonio .

“L’itinerario Gioia Tauro – Taranto – Bari è ritenuto prioritario rispetto al Tirrenico” è la frase con cui si esordisce a pagina 38 del Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali.

Infine una valutazione di impatto orfana non solo della “Do Nothing” ma anche della valutazione degli impatti cumulativi del progetto come si legge nelle direttive superate 85/337/Ce, 97/11/Ce.

I sottoscritti ritengono la valutazione della Commissione superficiale e non oggetto di approfondimenti e riscontri documentali oggettivi presso il Ministero dell’Ambiente o il concessionario Rete Ferroviaria Italiana.