

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

II/La Sottoscritto/a GIUSEPPE PERILLO in qualità di Responsabile Delegazione Cilento di CODICI (Associazione Nazionale dei Consumatori riconosciuta dal MISE)
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

II/La Sottoscritto/a _____

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Progetto di fattibilità tecnica ed economica del "Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia - Potenza"

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro (specificare) DISCORDANZA CON REGOLAMENTO UE N.1315 del 2013

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico

- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il PFTE non soddisfa le condizioni necessarie per superare la VIA in quanto si configura come contrastante con i principi e le politiche ambientali individuate dettagliatamente nella specifica tecnica del 2021 "Do No Significant Harm" (DNSH), INOLTRE NON SODDISFA LE CONDIZIONI DI ASSOGGETTABILITÀ A PIÙ APPROFONDATA VALUTAZIONE ESSENDO DIFFORTE DAL QUADRO NORMATIVO COMUNITARIO (REGOLAMENTO NR. 1315/2013) (GUIDA TECNICA DNSH 2021/C58/01)

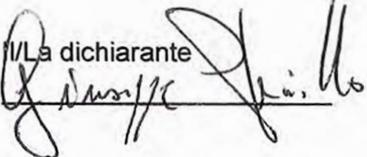
Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 - 1 VIA_Osservazioni normative e ambientali
- Allegato 4 - 2 richiesta intervento Coordinatore Scandimedit
- Allegato 5 - 3 request for intervention Coordinator
- Allegato 6 - 4 Risposta Coordinatore Coordinatore Scandimedit
- Allegato 7 - 5 Traduzione risposta Coordinatore

Luogo e data Vallo della Lucani (SA), 30/3/2022

Il/La dichiarante 



Vallo della Lucania (SA), 30/03/2022

Ministero della Transizione Ecologica
CRESS Direzione Generale per la crescita e la qualità dello sviluppo
Via Cristoforo Colombo 44
00147 ROMA
cress@pec.minambiente.it

OSSERVAZIONI: VIA "Progetto di fattibilità tecnica ed economica del "Lotto 1a Battipaglia-Romagnano della linea AV Salerno-Reggio Calabria (CUP: J71J20000110008) e interconnessione con la linea esistente Battipaglia - Potenza"

Come è noto la valutazione di impatto ambientale è espressione di ampia discrezionalità tecnica e amministrativa da parte dell'amministrazione e deve prendere in considerazione tutte le evidenze ambientali rilevanti ex D.Lgs. n-152 del 2006, senza limitare l'analisi alla eventuale presenza di un bene oggetto di uno specifico vincolo.

La VIA in questione è fuorviante in quanto andrebbe considerata integralmente la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria e in relazione ad essa fare le valutazioni di impatto ambientale in relazione alle altre ipotesi previste, qual è per l'appunto l'ammodernamento della linea esistente come previsto dal **regolamento UE nr.1315 dell'11 dicembre 2013**.

Con il **regolamento UE n.241 del 12 febbraio 2021** è stato istituito il dispositivo per la ripresa e resilienza. La norma comunitaria che ha istituito il PNRR pone al centro dell'azione la **SOSTENIBILITÀ**, in particolar modo legata agli obiettivi climatici.

Con **circolare n. 32 del 30 dicembre 2021** del Ragioniere Generale dello Stato è stata adottata la Guida operativa per il rispetto del principio di NON ARRECARE DANNO SIGNIFICATIVO ALL'AMBIENTE, ossia "Do No Significant Harm" (DNSH) previsto per garantire che nessun investimento del PNRR rechi un danno significativo agli obiettivi ambientali, adottata dall'UE nell'ambito della Guida tecnica DNSH (2021/C58/01).

Riconosciuta dal



Ministero dello
Sviluppo Economico

Iscritta



Membro



The European
Consumer
Organisation



Un corretto modus operandi richiede la VIA preliminare per l'intera opera e successivamente la VIA per i singoli lotti.

Alla luce di quanto sopra premesso si illustrano di seguito le incongruenze normative e di sostenibilità del PFTE presentato da RFI per la nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria.

1. NORME COMUNITARIE CHE DISCIPLINANO IL CORRIDOIO TEN-T SCANDINAVO-MEDITERRANEO

Sia con il **trattato sull'Unione Europea (Titolo XV articoli 154, 155 e 156 del TUE)** sia dopo con il **trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (Titolo XVI articoli 170, 171 e 172 del TFUE)** è stata sancita la competenza dell'UE sulle reti transeuropee, con la finalità espressamente indicata dall'art.170 TFUE "consentire ai cittadini dell'Unione, agli operatori economici e alle collettività regionali e locali di beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'istituzione di uno spazio senza frontiere interne". L'Unione per esercitare le sue prerogative nell'ambito delle reti transeuropee emana gli orientamenti mediante atti normativi comunitari.

➤ DECISIONE N.1692 DEL 23 LUGLIO 1996

Con la **decisione n.1692 del 23 luglio 1996** l'UE, in attuazione del Titolo XV del TUE, ha emanato gli orientamenti sulle reti transeuropee, stabilendo per le linee oggetto della presente trattazione quanto segue:

- **Battipaglia-Reggio Calabria:** realizzare alta velocità adeguando l'infrastruttura esistente in modo da renderla percorribile alla velocità di 200 km/h;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Metaponto-Taranto:** linea convenzionale, da non adeguare all'alta velocità.

direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, e applicando la direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992;		SEZIONE 3	
2. La Commissione:		RETE FERROVIARIA	
a) elaborerà metodi adeguati di analisi ai fini della valutazione strategica dell'impatto ambientale di tutta la rete;		Articolo 10	
b) elaborerà metodi adeguati di analisi dei corridoi di tutti i modi di trasporto di cui trattasi, fatta salva la determinazione dei corridoi stessi. Nell'elaborare il concetto di corridoio, occorrerà tener conto dell'esigenza di collegare tutti gli Stati membri e le regioni alla rete transeuropea dei trasporti e in particolare dell'esigenza di congiungere le regioni insulari, periferiche e le regioni intercluse con le regioni centrali della Comunità.		Caratteristiche	
La Commissione terrà conto, per quanto necessario, dei risultati di detti lavori, nella sua relazione sugli orientamenti di cui all'articolo 21, per conseguire gli obiettivi elencati nell'articolo 2.		1. La rete ferroviaria comprende la rete ferroviaria ad alta velocità e la rete ferroviaria convenzionale.	
		2. La rete ferroviaria ad alta velocità comprende:	
		— linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie,	
		— linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h,	
9. 9. 96	IT	Gazzetta ufficiale delle Comunità europee	N. L 228/5
— linee specialmente ristrutturate per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.		3. Sono un elemento della rete i porti di navigazione interna, in particolare quali punti di interconnessione tra le vie navigabili di cui al paragrafo 2 e gli altri modi di trasporto.	
Tale rete è composta dalle linee indicate nell'allegato I quali linee ad alta velocità o linee ristrutturate per l'alta velocità.		4. La rete comprende l'infrastruttura di gestione del traffico.	

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

SEZIONE 3

RETE FERROVIARIA

Articolo 10

Caratteristiche

1. La rete ferroviaria comprende la rete ferroviaria ad alta velocità e la rete ferroviaria convenzionale.
2. La rete ferroviaria ad alta velocità comprende:
 - linee specialmente costruite per l'alta velocità, attrezzate per velocità generalmente pari o superiori a 250 km/h mediante le attuali o mediante nuove tecnologie,
 - linee specialmente ristrutturare per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari a circa 200 km/h,

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

9. 9. 96

IT

Gazzetta ufficiale dell

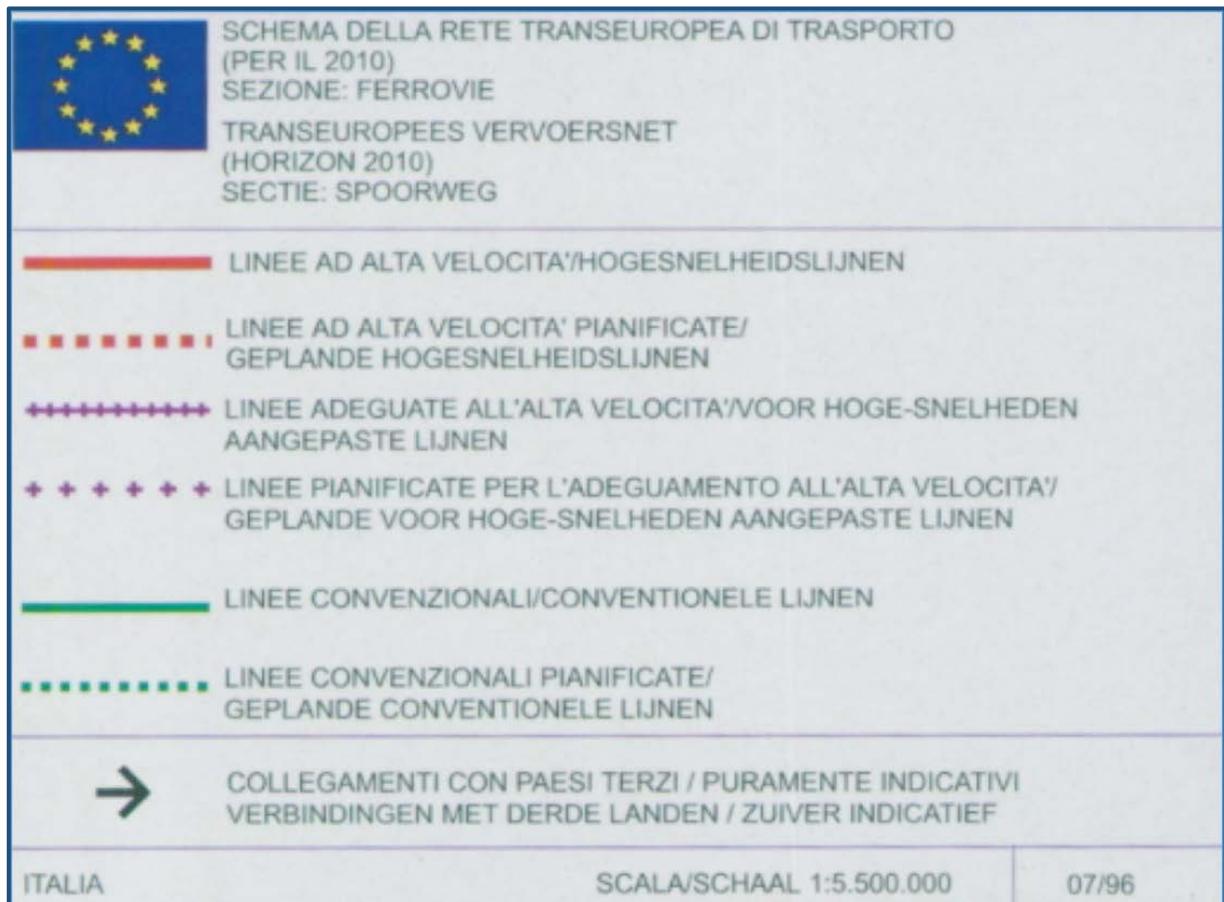
- linee specialmente ristrutturare per l'alta velocità, a carattere specifico a causa di vincoli legati alla topografia, al rilievo o ai nuclei urbani, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso.

Tale rete è composta dalle linee indicate nell'allegato I quali linee ad alta velocità o linee ristrutturare per l'alta velocità.

Art. 10 decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Legenda Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996



Allegato I decisione nr.1692 del 23 luglio 1996

Dall'Allegato I della **DECISIONE N.1692 DEL 23 LUGLIO 1996** emerge quali sono le previsioni per le reti transeuropee della Campania:

- **Napoli-Battipaglia:** costruzione di una nuova linea, per realizzare l'alta velocità prevista dall'art.10 comma 2 prima alinea;
- **Battipaglia-Reggio Calabria:** adeguamento della linea esistente alla velocità di 200km/h, per realizzare l'alta velocità prevista dall'art.10 comma 2 seconda alinea;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Mataponto-Taranto:** linea convenzionale non oggetto d'interventi di adeguamento, come previsto dall'art.10 comma 3.

➤ **REGOLAMENTO N.1315 DELL'11 DICEMBRE 2013**

Come noto le decisioni UE sono direttamente vincolanti per gli stati membri mentre i regolamenti UE sono direttamente vincolanti per tutti i cittadini. L'aumento dei soggetti coinvolti ha, dunque, quasi 'imposto' la scelta operata dalla Commissione di ricorrere ad uno strumento che rendesse gli orientamenti vincolanti per tutti e non solo per gli Stati.

Con il **regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013** l'UE, in attuazione del Titolo XVI del TFUE, ha trasfuso, senza modifiche, nel regolamento gli orientamenti sulle reti transeuropee già contenuti nella decisione UE nr.1692/96, ribadendo per le linee oggetto della presente trattazione quanto segue:

- **Battipaglia-Reggio Calabria:** realizzare alta velocità adeguando l'infrastruttura esistente in modo da renderla percorribile alla velocità di 200 km/h;
- **Battipaglia-Romagnano-Potenza-Metaponto-Taranto:** linea convenzionale, da non adeguare all'alta velocità.

bilili nel presente capo:

- d) costituisce la base per l'individuazione di progetti di interesse comune;
 - e) tiene conto dei limiti fisici e delle particolarità topografiche delle infrastrutture di trasporto degli Stati membri quali individuati nelle specifiche tecniche di interoperabilità (STI).
2. Gli Stati membri compiono ogni possibile sforzo allo scopo di completare la rete globale e conformarsi alle pertinenti disposizioni del presente capo entro il 31 dicembre 2050.

SEZIONE 1

Infrastruttura del trasporto ferroviario

Articolo 11

Componenti dell'infrastruttura

1. L'infrastruttura del trasporto ferroviario comprende in particolare:
- a) linee ferroviarie convenzionali e ad alta velocità, compresi:
 - i) binari di raccordo;

20.12.2013

IT

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 348/11

- ii) gallerie;
- iii) ponti;
- b) terminali merci e piattaforme logistiche per il trasbordo di merci all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
- c) stazioni lungo le linee indicate nell'allegato I per il trasferimento di passeggeri all'interno del modo ferroviario e tra il modo ferroviario e altri modi di trasporto;
- d) connessioni di stazioni, terminali merci e piattaforme logistiche con altri modi della rete transeuropea dei trasporti;
- e) le attrezzature connesse;
- f) applicazioni telematiche.

2. Le linee ferroviarie assumono una delle forme seguenti:

a) linee ferroviarie per il trasporto ad alta velocità che sono:

- i) costruite appositamente per l'alta velocità, attrezzate per velocità pari o superiori a 250 km/h;
- ii) linee convenzionali specificamente adattate per velocità dell'ordine di 200 km/h;
- iii) linee appositamente adattate per l'alta velocità aventi carattere specifico a causa di vincoli topografici o relativi al rilievo o all'ambiente urbano, la cui velocità deve essere adeguata caso per caso. Questa categoria comprende anche le linee di interconnessione fra le reti ad alta velocità e quelle convenzionali, gli attraversamenti delle stazioni, gli accessi ai terminali, ai depositi ecc. che sono percorsi a velocità convenzionale dal materiale rotabile ad alta velocità;

b) linee ferroviarie per il trasporto convenzionale.

2. Gli Stati membri garantiscono che l'infrastruttura ferroviaria:

- a) fatta eccezione per le reti isolate, sia dotata del sistema ERTMS;
- b) sia conforme alla direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e alle sue misure di attuazione, allo scopo di assicurare l'interoperabilità della rete globale;
- c) sia conforme ai requisiti della STI adottati a norma dell'articolo 6 della direttiva 2008/57/CE, tranne quando ciò sia consentito dalla pertinente STI o nell'ambito della procedura di cui all'articolo 9 della direttiva 2008/57/CE;
- d) fatta eccezione per le reti isolate, sia completamente elettrificata, sia in termini di binari che di linea e, nella misura necessaria alla circolazione dei treni elettrici, dei binari di manovra;
- e) sia conforme ai requisiti stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (*), per quanto attiene l'accesso agli scali merci.

3. Su richiesta di uno Stato membro, in casi debitamente giustificati, la Commissione concede esenzioni per i requisiti che vanno al di là di quelli previsti dalla direttiva 2008/57/CE riguardo all'ERTMS e all'elettificazione.

Articolo 13

Priorità per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

Nel promuovere progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura ferroviaria e oltre alle priorità generali di cui all'articolo 10 è data priorità ai seguenti aspetti:

- a) installazione dell'ERTMS;
- b) migrazione allo scartamento nominale di 1 435 mm.



8.3. Rete globale: ferrovie e aeroporti
Rete centrale: ferrovie (trasporto passeggeri) e aeroporti

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR **HR IT** CY LV LT LU HU **MT** NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Stato	Centrale	Descrizione	Stato	Centrale	Descrizione	Stato	Centrale	Descrizione
		Linea ferroviaria convenzionale / completata			Linea ferroviaria ad alta velocità / completata			Aeroporto
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare			Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità			
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata			Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata			

mappe Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013

ALLEGATO I
MAPPE DELLE RETI GLOBALE E CENTRALE

Legenda

Rete centrale	Rete globale	
		Via navigabile interna / completata
		Via navigabile interna / da adeguare
		Via navigabile interna / pianificata
		Linea ferroviaria convenzionale / completata
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare
		Linea ferroviaria convenzionale / pianificata
		Linea ferroviaria ad alta velocità / completata
		Linea ferroviaria da adeguare a linea ferroviaria ad alta velocità
		Linea ferroviaria ad alta velocità / pianificata
		Strada / completata
		Strada / da adeguare
		Strada / pianificata
		Porto, compreso il terminale ferroviario-stradale
		Terminale ferroviario-stradale (TFS)
		Aeroporto

		Linea ferroviaria convenzionale / completata
		Linea ferroviaria convenzionale / da adeguare

Legenda mappe Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013



Mappa TEN-T rete ferroviaria provincia di Salerno e Potenza - Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013



Mappa TEN-T rete stradale provincia di Salerno e Potenza - Allegato I regolamento nr.1315 dell'11 dicembre 2013

DAL PROGETTO PRESENTATO DALLA COMMISSARIA STRAORDINARIA DEL GOVERNO E DAL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLE MOBILITÀ SOSTENIBILI EMERGE CHE IL COLLEGAMENTO FERROVIARIO ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA È DIFFERENTE DA QUELLO INDIVIDUATO DALLA NORMATIVA UE SUI CORRIDOI TEN-T



(LEGENDA: **LINEA COLOR GRIGIO:** attuale rete TEN-T ferroviaria, ossia linea storica, individuato dall'UE;
LINEA COLOR ROSSO: rete TEN-T ferroviaria progettata, ossia AV autostradale;
Lotto nr: fasi di realizzazione lotti successivi)

➤ CONTRADDIZIONI TRA NORME UE E PROGETTO NUOVA LINEA ALTA VELOCITÀ

Il progetto della nuova linea ferroviaria alta velocità Salerno-Reggio Calabria non è conforme alla decisione UE n.1692 del 23 luglio 1996 e al regolamento UE n.1315 dell'11 dicembre 2013, per le seguenti ragioni:

- a) PREVEDE DI REALIZZARE LA NUOVA LINEA FERROVIARIA IN AREE DIFFERENTI E LONTANE DALL'ATTUALE CORRIDOIO TEN-T, ossia lungo l'Italia meridionale appenninica interna anziché lungo la costa tirrenica;
- b) PREVEDE DI REALIZZARE UNA NUOVA INFRASTRUTTURA PERCORRIBILE A 300 KM/H ANZICHÉ ADEGUARE L'ESISTENTE A 200 KM/H, come previsto dalla normativa UE;
- c) PREVEDE DI ESTROMETTERE L'ATTUALE LINEA FERROVIARIA TIRRENICA DALLA RETE TEN-T DEL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO, escludendo interi territori attualmente collegati dalla TEN-T ai mercati europei.
- d) PREVEDE DI REALIZZARE LA LINEA FERROVIARIA ALTA VELOCITÀ TRA BATTIPAGLIA-ROMAGNANO-METAPONTO-TARANTO, nonostante per questa linea l'Europa ha previsto soltanto una linea convenzionale (non ad alta velocità).

2. SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, ECONOMICA E SOCIALE

L'UE nell'istituire con il regolamento n.241/2021 il PNRR ha stabilito che gli investimenti, per essere finanziabili, devono essere **SOSTENIBILI**. La definizione di **sviluppo sostenibile** secondo la Commissione delle Nazioni Unite vede questo concetto come *“lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere le capacità delle future generazioni di soddisfare i propri”*.

Gli investimenti del PNRR devono soddisfare i tre pilastri sui quali si realizza la sostenibilità: **SOSTENIBILITÀ Economica, Ambientale e Sociale**.

➤ SOSTENIBILITÀ SOCIALE

La **sostenibilità sociale** presuppone la capacità di garantire una condizione di **benessere** equamente distribuita all'interno di un sistema. Con benessere si intende la sicurezza, la salute, l'istruzione, la giustizia, la democrazia e tutti quei valori che sono indicatori di uno stato in buona salute.

Le reti TEN-T sono state elaborate dagli organismi europei in modo da rendere concreta la democrazia di accesso ai mercati europei, in modo da conseguire il buon funzionamento del mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale.

Si ricorda che i territori dell'appennino meridionale accedono ai mercati europei attraverso la rete TEN-T stradale, ossia l'autostrada Salerno-Reggio Calabria

L'ESCLUSIONE DELL'ITALIA MERIDIONALE TIRRENICA DAI COLLEGAMENTI TEN-T RENDE PRIVA DI SOSTENIBILITÀ SOCIALE LA NUOVA LINEA ALTA VELOCITÀ SALERNO-REGGIO CALABRIA.

➤ SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

La **sostenibilità economica** presuppone che l'investimento di risorse sia adeguato allo scopo e ragionevole per gli oneri che imporrà per il suo mantenimento in efficienza.

La nuova linea AV/AC Salerno – Reggio Calabria: Studio trasmesso ad aprile 2021

Lotti funzionali

LOTTI			Costi M€
0	SALERNO - BATTIPAGLIA L= 40 km		2.500
1	BATTIPAGLIA - PRAJA A.T. L= 127 km		6.100
2	PRAJA A.T. - TARSIA L= 58 km		3.900
3	TARSIA - COSENZA (loc. Montalto) L= 30 km		1.000
4	CS (loc. Montalto) - LAMEZIA T. L= 66 km		3.200
5	LAMEZIA T. - GIOIA T. L= 79 km		3.200
6	GIOIA T. - R.CALABRIA L= 45 km		2.900
Lunghezza 445 km			22.800



La nuova linea ferroviaria alta velocità sarà più lunga rispetto a quella tirrenica esistente di ben 45 chilometri, costerà € 22,8 miliardi e avrà ripercussioni negative sulla mobilità di milioni di turisti che devono raggiungere la costa tirrenica.

NON ADEGUARE LA LINEA TIRRENICA ESISTENTE A 200 KM/H, COSÌ COME PREVISTO DALLE NORME COMUNITARIE, COMPORTERÀ ONERI ECONOMICI IRRAGIONEVOLI E FARÀ PERDERE IMPORTANTI VOLUMI DI TRAFFICO AI VETTORI ALTA VELOCITÀ.

➤ SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

La **sostenibilità ambientale** presuppone che le infrastrutture siano realizzate nel rispetto delle regole dettate da un articolato quadro normativo, di cui ci preme ricordare:

- l'accordo di Parigi adottato nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici;
- i piani nazionali per l'energia e il clima adottati nell'ambito della governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima, istituita dal regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio;
- Il Green Deal europeo;

Risulta inverosimile che non ottemperando al regolamento UE n.1315/2013, che prevede di adeguare la vecchia infrastruttura a 200 km/h, si possano attraversare siti sensibili senza alterare la biodiversità, l'ecosistema, l'integrità dei processi naturali, il paesaggio, il patrimonio idrogeologico.



Italia -Vallo della Lucania (SA), 22/03/2022

AL COORDINATORE DEL CORRIDOIO SCANDINAVO-MEDITERRANEO
Direzione Generale Mobilità e Trasporti della COMMISSIONE EUROPEA – Sig. PAT COX

Consigliere Coordinatore Europeo Corridoio Scandinavo-Mediterraneo sig. MARTIN ZEITLER
martin.zeitler@ec.europa.eu

CNC scandinavo-mediterraneo / TEN-T
Direzione generale della mobilità e dei trasporti
Rue de Mot 28
1049 Bruxelles
Belgio

Oggetto: Richiesta intervento del Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.
Progetto nuova linea ferroviaria alta velocità Salerno-Reggio Calabria non conforme alla normativa europea.

Gentilissimo sig. Pat Cox,
i cittadini del Mezzogiorno d'Italia guardano da sempre all'Europa con fiducia ed ammirazione, come "termine fisso di eterno consiglio", garanzia di ordinato sviluppo, legalità e buona amministrazione. Profonda è l'ammirazione che ha suscitato, anche nel nostro paese, il modello di sviluppo integrato della rete dei trasporti attuato nella Repubblica d'Irlanda. Lo sviluppo della rete transeuropea è disciplinato dalla normativa comunitaria e il Coordinatore del Corridoio ha l'importante funzione di agire presso gli stati membri, anche per conto della Commissione, e per la piena realizzazione in coerenza con quanto indicato dalla normativa comunitaria, regolamento UE n.1315 del 11 dicembre 2013 decisione UE n. 1692 del 23 luglio 1996.

Lo Stato di diritto è uno dei valori fondamentali dell'Unione europea, sancito dall'articolo 2 del trattato. È anche la *conditio sine qua non* per la tutela di tutti gli altri valori fondamentali dell'Unione, a cominciare dai diritti fondamentali e dalla democrazia. La

Riconosciuta dal



Ministero dello
Sviluppo Economico

Iscritta



Membro



The European
Consumer
Organisation



nozione di Stato di diritto, o *rule of law*, rappresenta il pilastro centrale della democrazia liberale. Esprime l'idea che il governo di un paese non deve essere nelle mani di un principe o di pochi eletti, e dunque soggetto al loro arbitrio, ma deve essere retto dalla legge, cioè da regole predeterminate e chiare secondo i principi del *MULTI LEVEL GOVERNMENT*. Esprime l'idea che i poteri dello Stato devono essere separati e ben bilanciati in modo che nessuno di essi possa sopraffare gli altri. La preservazione dello Stato di diritto distingue la democrazia dal totalitarismo.

CODICI è associazione nazionale dei consumatori riconosciuta dal Ministero dello Sviluppo Economico, iscritta al Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti, membro del BEUC (acronimo del nome francese Bureau Européen des Unions de Consommateurs, ossia Ufficio europeo delle unioni dei consumatori).

Il 1° marzo 2022 è stato avviato il Dibattito Pubblico sul progetto di fattibilità tecnica economica della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria. CODICI, come associazione nazionale dei consumatori e utenti, ha illustrato a Rete Ferroviaria Italiana, nel primo incontro del Dibattito Pubblico del giorno 8 marzo 2022, **i motivi che rendono l'opera progettata non cantierabile e non sostenibile**, ossia:

1. INOSSERVANZA NORMATIVA COMUNITARIA, in relazione al regolamento n.1315/2013 e alla decisione n.1692 del 1996, per i seguenti motivi
 - a. Prevede di realizzare una nuova linea anziché adeguare quella esistente;
 - b. Prevede di spostare il corridoio ferroviario TEN-T in aree differenti e lontane da dove è ubicata attualmente la rete TEN-T ferroviaria;
 - c. Prevede un tracciato con velocità di percorrenza a 300km/h mentre la normativa comunitaria prevede velocità massima di percorrenza 200 km/h per la linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria;
 - d. Prevede la realizzazione di una linea alta velocità lungo il collegamento Battipaglia-Romagnano-Potenza, ove invece le norme europee prevedono una linea convenzionale.
2. NON PRESENTA I REQUISITI DELLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE in quanto la nuova infrastruttura prevede un enorme impatto ambientale sui territori attraversati, aventi particolare rilevanza ambientale in quanto siti Natura 2000 e Parco Nazionale del Pollino. Le norme comunitarie prevedono l'adeguamento della linea esistente. Realizzare quanto previsto dalla UE determinerebbe un impatto ambientale irrilevante.
3. NON PRESENTA I REQUISITI DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA in quanto la nuova linea ferroviaria alta velocità sarà più lunga rispetto a quella storica di ben 45 chilometri, costerà € 22,8 miliardi e avrà ripercussioni negative sulla mobilità di milioni di turisti che devono raggiungere la costa tirrenica. È irragionevole costruire questa mastodontica opera per collegare Potenza (70.000 abitanti) Cosenza (70.000 abitanti) e Reggio Calabria (180.000 abitanti)

Lotti funzionali

LOTTI		Costi M€
0	SALERNO – BATTIPAGLIA L= 40 km	2.500
1	BATTIPAGLIA – PRAIA A.T. L= 127 km	6.100
2	PRAIA A.T. – TARSIA L= 58 km	3.900
3	TARSIA – COSENZA (loc. Montalto) L= 30 km	1.000
4	CS (loc. Montalto) - LAMEZIA T. L= 66 km	3.200
5	LAMEZIA T. - GIOIA T. L= 79 km	3.200
6	GIOIA T. - R. CALABRIA L= 45 km	2.900
Lunghezza 445 km		22.800



4. NON PRESENTA I REQUISITI DELLA SOSTENIBILITÀ SOCIALE in quanto esclude l'accessibilità diretta alle reti TEN-T di aree che attualmente sono attraversate dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo, nel contempo sovrappone la rete TEN-T stradale con la rete TEN-T ferroviaria. Ciò inevitabilmente viola la democrazia di accesso ai mercati europei pensata con le reti transeuropee, in modo da non conseguire il buon funzionamento delle reti di accesso al mercato interno e il rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale.



(LEGENDA: **LINEA COLOR GRIGIO:** attuale rete TEN-T ferroviaria, ossia linea storica, individuato dall'UE;
LINEA COLOR ROSSO: rete TEN-T ferroviaria progettata, ossia alta velocità affiancata alla rete TEN-T stradale;
Lotto nr: fasi di realizzazione lotti successivi)

Con il regolamento UE n.241 del 12 febbraio 2021 è stato istituito il dispositivo per la ripresa e resilienza. LA NORMA COMUNITARIA CHE HA ISTITUITO IL P.N.R.R. PONE AL CENTRO DELL'AZIONE LA SOSTENIBILITÀ, in particolar modo legata agli obiettivi climatici. Il progetto della nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria è in contrasto con tale requisito richiesto. Il primo lotto, ossia 1a, verrebbe realizzato interamente con i fondi del PNRR, per un importo di € 1,8 miliardi.

Il regolamento 1153/2021 del 7 luglio 2021 sancisce che non sono ammissibili al finanziamento europeo gli investimenti infrastrutturali che non contribuiscono alla realizzazione della rete TEN-T in conformità del regolamento 1315/2013.

Il giorno 8 marzo 2022 la delegazione Cilento dell'associazione nazionale dei consumatori CODICI è intervenuta al Dibattito Pubblico facendo le sue osservazioni al progetto (*documento allegato 1*) a cui il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili ha dato riscontro con nota del 16 marzo 2022 (*documento allegato 2*) non menzionando e non prendendo in esame le norme comunitarie che disciplinano il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, all'interno del quale ricade la linea Salerno-Reggio Calabria.

L'associazione nazionale dei consumatori CODICI-Cilento nel segnalare quanto sopra rappresentato in relazione alle incongruenze fra la normativa comunitaria e il progetto di fattibilità tecnica economica

CHIEDE

Al coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo di

1. Acquisire il progetto di fattibilità tecnica economica nuova linea alta velocità Salerno-Reggio Calabria (link: <https://dp.avsalerioreggiocalabria.it>);
2. Accertare eventuali difformità tra il progetto e la normativa europea;
3. Avviare ai sensi dell'articolo 337 TCE con ogni cortese sollecitudine le iniziative di competenza per garantire il rispetto da parte dell'Italia delle norme comunitarie che disciplinano il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Fiduciosi di avere riscontro entro tempi brevi e ragionevoli, considerato che il 15 aprile 2022 termina la fase di Dibattito Pubblico, SI PREGA DI INFORMARE LA SCRIVENTE ASSOCIAZIONE DELLE INIZIATIVE CHE SARANNO ASSUNTE PER TUTELARE LO STATO DI DIRITTO E GLI INTERESSI DI TUTTI I CITTADINI EUROPEI CHE FRUISCONO E FRUIRANNO DELLA RETE TEN-T FERROVIARIA.

Si allega: 1.osservazioni al progetto dell'associazione Codici; 2.risposta alle osservazioni.

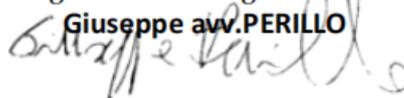
Cordialmente.

Il Consigliere delegato
Pasquale ABIGNANO



Il Segretario di Delegazione Cilento

Giuseppe avv. PERILLO



CODICI sede nazionale

via Giuseppe Belluzzo,1 - 00149 Roma
tel. (+39) 06.55.30.18.08 C. F. 96237770589
www.codici.org

CODICI delegazione Cilento

via Grimmita,44 – 84040 Vallo Scalo (SA)
tel. 329.9816996
e.mail: codici.vallodellalucania@codici.org



Italia -Vallo della Lucania (SA), 22/03/2022

TO THE COORDINATOR OF THE SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN CORRIDOR
Directorate-General for Mobility and Transport of the EUROPEAN COMMISSION –
Mr. PAT COX

European Coordinator Councilor for the Scandinavian-Mediterranean Corridor Mr. MARTIN ZEITLER
martin.zeitler@ec.europa.eu
CNC scandinavian-mediterranean / TEN-T
Directorate-General for Mobility and Transport Rue de Mot 28
1049 Bruxelles
Belgio

Oggetto: Request for intervention by the Coordinator of the Scandinavian-Mediterranean Corridor.
New Salerno-Reggio Calabria high-speed railway line project not compliant with
European legislation.

Dear Mr. Pat Cox,
the citizens of Southern Italy have always looked to E.U. with trust and admiration, as a "fixed term of eternal advice", a guarantee of fair and sustainable development, legality and accountability of public services . The admiration for dynamic approach to public transport implemented in the Republic of Ireland through the creation of a transport network has aroused in our country as well. The development of the trans-European network is governed by European Law and the Corridor Coordinator has the important engagement of acting in the member states, also on behalf of the Commission, and for full implementation in accordance with the provisions of Community legislation, EU regulation no. 1315 of 11 December 2013 EU decision no. 1692 of 23 July 1996.

The rule of law is one of the fundamental values of the European Union, enshrined in Article 2 of the Treaty. It is also the sine qua non condition for the preservation of all the other fundamental values of the Union, starting with fundamental rights and democracy. The notion of the rule of law represents the central pillar of liberal democracy. It expresses

Riconosciuta dal

Iscritta

Membro



the idea that the government of a country must be governed by the law (predetermined and clear rules) according to the principles of MULTI LEVEL GOVERNMENT. It expresses the idea that powers of the state must be separate and well balanced

CODICI is a national association of consumers recognized by the Ministry of Economic Development, registered with the National Council of Consumers and Users, member of the BEUC (acronym of the French name Bureau Européen des Unions de Consommateurs, i.e. European office of consumer unions).

On March 1, 2022, the Public Debate on the technical-economic feasibility project of the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line was launched. CODICI, as a national association of consumers and users, illustrated to Rete Ferroviaria Italiana, in the first meeting of the Public Debate on March 8, 2022, the reasons that make the planned work unsuitable and unsustainable, namely:

1. NON-COMPLIANCE WITH COMMUNITY LEGISLATION, in relation to regulation no. 1315/2013 and decision no. 1692 of 1996, for the following reasons
 - a. He plans to build a new line rather than adapt the existing one;
 - b. Plans to move the TEN-T rail corridor to different areas and away from where the TEN-T rail network is currently located;
 - c. It provides for a route with a travel speed of 300km/h while the EU legislation provides for a maximum travel speed of 200 km/h for the Salerno-Reggio Calabria high-speed line;
 - d. It provides for the construction of a high-speed line along the Battipaglia-Romagnano-Potenza connection, where instead European standards provide for a conventional line.
2. DOES NOT PRESENT THE ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY REQUIREMENTS as the new infrastructure provides for an enormous environmental impact on the territories crossed, having particular environmental importance as Natura 2000 sites and the Pollino National Park. Community rules provide for the adaptation of the existing line. Implementing the provisions of the EU would cause an irrelevant environmental impact.
3. DOES NOT PRESENT THE REQUIREMENTS OF ECONOMIC SUSTAINABILITY as the new high-speed railway line will be 45 kilometers longer than the historic one, will cost € 22.8 billion and will have negative repercussions on the mobility of millions of tourists who have to reach the coast Tyrrhenian. It is unreasonable to build this mammoth work to connect Potenza (70,000 inhabitants) Cosenza (70,000 inhabitants) and Reggio Calabria (180,000 inhabitants)

Lotti funzionali

LOTTI		Costi M€
0	SALERNO – BATTIPAGLIA L= 40 km	2.500
1	BATTIPAGLIA – PRAIA A.T. L= 127 km	6.100
2	PRAIA A.T. – TARSIA L= 58 km	3.900
3	TARSIA – COSENZA (loc. Montalto) L= 30 km	1.000
4	CS (loc. Montalto) - LAMEZIA T. L= 66 km	3.200
5	LAMEZIA T. - GIOIA T. L= 79 km	3.200
6	GIOIA T. - R. CALABRIA L= 45 km	2.900
Lunghezza 445 km		22.800



4. DOES NOT PRESENT THE REQUIREMENTS OF SOCIAL SUSTAINABILITY as it excludes direct accessibility to the TEN-T networks of areas that are currently crossed by the Scandinavian-Mediterranean corridor, at the same time it overlaps the road TEN-T network with the railway TEN-T network. This inevitably violates the democracy of access to European markets conceived with the trans-European networks, so as not to achieve the proper functioning of the access networks to the internal market and the strengthening of economic, social and territorial cohesion.



(LEGEND: **GRAY COLOR LINE:** current TEN-T railway network, i.e. historical line, identified by the EU;
RED COLOR LINE: planned TEN-T railway network, ie high speed alongside the TEN-T road network;
Lot nr: phases of realization of successive lots)

With the EU regulation n.241 of February 12, 2021, the device for recovery and resilience was established. THE COMMUNITY STANDARD THAT ESTABLISHED THE P.N.R.R. PLACES SUSTAINABILITY AT THE CENTER OF ACTION, especially linked to climate objectives. The project of the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line is in contrast with this required requirement. The first lot, that is 1a, would be made entirely with the sources of the PNRR, for an amount of € 1.8 billion.

Regulation 1153/2021 of 7 July 2021 establishes that infrastructure investments that do not contribute to the construction of the TEN-T network in accordance with regulation 1315/2013 are not eligible for European funding.

On 8 March 2022 the Cilento delegation of the national association of consumers CODICI intervened in the Public Debate making its observations on the project (document attached 1) to which the Ministry of Sustainable Infrastructures and Mobility gave feedback with a note of 16 March 2022 (attached document 2) not mentioning and not taking into consideration the community rules governing the Scandinavian-Mediterranean Corridor, within which the Salerno-Reggio Calabria line falls.

The national association of consumers CODICI-Cilento in reporting the above in relation to the inconsistencies between E.U. legislation and the technical economic feasibility project

ASKS

To the coordinator of the Scandinavian-Mediterranean Corridor :

1. To acquire the technical-economic feasibility project for the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line (link: <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it>);
2. To verify any discrepancies between the project and the European legislation;
3. Pursuant to Article 337 of the EC Treaty, with all courteous promptness, the relevant initiatives to ensure compliance by Italy with the Community rules governing the Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Confident of having a response within a short and reasonable time, considering that on April 15 2022 the Public Debate phase will end, PLEASE INFORM THE WRITING ASSOCIATION ABOUT THE INITIATIVES THAT WILL BE TAKEN TO PROTECT THE RULE OF LAW AND THE INTERESTS OF PEOPLE WHO WILL TAKE THE TEN-T RAILWAY NETWORK.

Attached are: 1. Observations on the project of the Codes association; 2.Reply to comments.

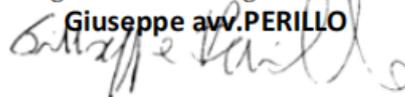
Cordialmente.

Il Consigliere delegato
Pasquale ABIGNANO



Il Segretario di Delegazione Cilento

Giuseppe avv.PERILLO



CODICI sede nazionale
via Giuseppe Belluzzo,1 - 00149 Roma
tel. (+39) 06.55.30.18.08 C. F. 96237770589
www.codici.org

CODICI delegazione Cilento
via Grimmita,44 – 84040 Vallo Scalo (SA)
tel. 329.9816996
e.mail: codici.vallodellalucania@codici.org



DELEGAZIONE VALLO LUCANIA <codici.vallodellalucania@codici.org>

RE: Salerno-Reggio Calabria high-speed project, request for Coordinator intervention

1 messaggio

ZEITLER Martin <Martin.ZEITLER@ec.europa.eu>

24 marzo 2022 19:56

A: DELEGAZIONE VALLO LUCANIA <codici.vallodellalucania@codici.org>

Cc: "perillo.giuseppe@libero.it" <perillo.giuseppe@libero.it>

Dear Sir or Madam

On behalf of the European Coordinator Mr Pat Cox I would like to thank you very much for your e-mail of 22/03/2022 on the Salerno-Reggio Calabria high-speed project and the information contained therein.

As you rightly point out the Commission on 14 December 2021 presented its proposal for a revised TEN-T Regulation including the maps and the list of Nodes of the network. The entirety of this proposal is now under negotiation in the Council (involving all EU Member States) and the European Parliament.

Under EU law, transport projects fall under the scope of the Environmental Impact Assessment Directive and have to undergo an environmental impact assessment prior to their approval or authorisation. This is also enshrined in the TEN-T Regulation which states that Member States and other project promoters should carry out environmental assessments of plans and projects in order to avoid or, where avoidance is not possible, to mitigate or compensate for negative impacts on the environment, such as landscape fragmentation, soil sealing and air and water pollution. In the case of measures under the Recovery and Resilience Facility Regulation Member States have to provide a "do no significant harm" (DNSH) assessment in their national plan, to ensure that no measure does significant harm to environmental objectives. Moreover, the Council Implementing Decision on the approval of the assessment of the of the recovery and resilience plan for Italy provides that this investment will have to be carried out in accordance with the DNSH Technical Guidance (2021/C58/01).

It is the responsibility of the Italian State or of the project promoter Rete Ferroviaria Italiana to ensure compliance with those legal requirements including consideration of reasonable alternatives relevant to the specific project and its specific characteristics and measures envisaged to prevent or mitigate the significant effects on the environment.

The European TEN-T coordinator takes good note of the ongoing public debate. However the role of the coordinator is those of an impartial facilitator and mediator as such he is not mandated to take active part in internal affairs of Italy. Given the importance of the connection from Salerno to Reggio Calabria for the entire ScanMed corridor the coordinator will follow up on the outcome of the public debate and the further decisions regarding the project in the coming months.

Kind regards,

MARTIN ZEITLER

Advisor to the European Coordinator

Scandinavian Mediterranean corridor

**European Commission**

Directorate-General for Mobility and Transport

Unit B1 - Transport Networks

DM28 06/77
B-1049 Brussels/Belgium
+32 2 296 62 71

martin.zeitler@ec.europa.eu

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

https://twitter.com/Transport_EU



Please think of the environment before printing this e-mail!

From: DELEGAZIONE VALLO LUCANIA <codici.vallodellalucania@codici.org>
Sent: Tuesday, March 22, 2022 10:19 AM
To: ZEITLER Martin (MOVE) <Martin.ZEITLER@ec.europa.eu>
Cc: perillo.giuseppe@libero.it
Subject: Salerno-Reggio Calabria high-speed project, request for Coordinator intervention

Good morning,

i am sending as an attachment the request for intervention for the Salerno-Reggio Calabria high-speed project, for which the Public Debate is underway while the contract for the works is foreseen in the time schedule for the month of August 2022.

The project is in strong contrast with the European legislation. For immediate reading, the content of the attached request is shown in the email. In the documents forwarded there is also the note from the Ministry of March 16, 2022, from which it emerges that the situation is well known and that the Italian State apparently (the group that governs the ministry) intends to proceed with this infringement.

A confirmation of receipt of this report is welcome

Greetings

TO THE COORDINATOR OF THE SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN CORRIDOR

Directorate-General for Mobility and Transport of the EUROPEAN COMMISSION -

Mr. PAT COX

European Coordinator Councilor for the Scandinavian-Mediterranean Corridor Mr. MARTIN ZEITLER

martin.zeitler@ec.europa.eu

CNC scandinavian-mediterranean / TEN-T

Directorate-General for Mobility and Transport Rue de Mot 28**1049 Bruxelles****Belgio**

Oggetto: Request for intervention by the Coordinator of the Scandinavian-Mediterranean Corridor.

New Salerno-Reggio Calabria high-speed railway line project not compliant with European legislation.

Dear Mr. Pat Cox,

the citizens of Southern Italy have always looked to E.U. with trust and admiration, as a "fixed term of eternal advice", a guarantee of fair and sustainable development, legality and accountability of public services . The admiration for dynamic approach to public transport implemented in the Republic of Ireland through the creation of a transport network has aroused in our country as well. The development of the trans-European network is governed by European Law and the Corridor Coordinator has the important engagement of acting in the member states, also on behalf of the Commission, and for full implementation in accordance with the provisions of Community legislation, EU regulation no. 1315 of 11 December 2013 EU decision no. 1692 of 23 July 1996.

The rule of law is one of the fundamental values of the European Union, enshrined in Article 2 of the Treaty. It is also the sine qua non condition for the preservation of all the other fundamental values of the Union, starting with fundamental rights and democracy. The notion of the rule of law represents the central pillar of liberal democracy. It expresses the idea that the government of a country must be governed by the law (predetermined and clear rules) according to the principles of MULTI LEVEL GOVERNMENT. It expresses the idea that powers of the state must be separate and well balanced

CODICI is a national association of consumers recognized by the Ministry of Economic Development, registered with the National Council of Consumers and Users, member of the BEUC (acronym of the French name Bureau Européen des Unions de Consommateurs, i.e. European office of consumer unions).

On March 1, 2022, the Public Debate on the technical-economic feasibility project of the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line was launched. CODICI, as a national association of consumers and users, illustrated to Rete Ferroviaria Italiana, in the first meeting of the Public Debate on March 8, 2022, the reasons that make the planned work unsuitable and unsustainable, namely:

1. NON-COMPLIANCE WITH COMMUNITY LEGISLATION, in relation to regulation no. 1315/2013 and decision no. 1692 of 1996, for the following reasons
 - a. He plans to build a new line rather than adapt the existing one;
 - b. Plans to move the TEN-T rail corridor to different areas and away from where the TEN-T rail network is currently located;
 - c. It provides for a route with a travel speed of 300km/h while the EU legislation provides for a maximum travel speed of 200 km/h for the Salerno-Reggio Calabria high-speed line;
 - d. It provides for the construction of a high-speed line along the Battipaglia-Romagnano-Potenza connection, where instead European standards provide for a conventional line.

2. DOES NOT PRESENT THE ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY REQUIREMENTS as the new infrastructure provides for an enormous environmental impact on the territories crossed, having particular environmental importance as Natura 2000 sites and the Pollino National Park. Community rules provide for the adaptation of the existing line. Implementing the provisions of the EU would cause an irrelevant environmental impact.

3. DOES NOT PRESENT THE REQUIREMENTS OF ECONOMIC SUSTAINABILITY as the new high-speed railway line will be 45 kilometers longer than the historic one, will cost € 22.8 billion and will have negative repercussions on the mobility of millions of tourists who have to reach the coast Tyrrhenian. It is unreasonable to build this mammoth work to connect Potenza (70,000 inhabitants) Cosenza (70,000 inhabitants) and Reggio Calabria (180,000 inhabitants)

4. DOES NOT PRESENT THE REQUIREMENTS OF SOCIAL SUSTAINABILITY as it excludes direct accessibility to the TEN-T networks of areas that are currently crossed by the Scandinavian-Mediterranean corridor, at the same time it overlaps the road TEN-T network with the railway TEN-T network. This inevitably violates the democracy of access to European markets conceived with the trans-European networks, so as not to achieve the proper functioning of the access networks to the internal market and the strengthening of economic, social and territorial cohesion.

With the EU regulation n.241 of February 12, 2021, the device for recovery and resilience was established. THE COMMUNITY STANDARD THAT ESTABLISHED THE

P.N.R.R. PLACES SUSTAINABILITY AT THE CENTER OF ACTION, especially linked to climate objectives. The project of the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line is in contrast with this required requirement. The first lot, that is 1a, would be made entirely with the sources of the PNRR, for an amount of € 1.8 billion.

Regulation 1153/2021 of 7 July 2021 establishes that infrastructure investments that do not contribute to the construction of the TEN-T network in accordance with regulation 1315/2013 are not eligible for European funding.

On 8 March 2022 the Cilento delegation of the national association of consumers CODICI intervened in the Public Debate making its observations on the project (document attached 1) to which the Ministry of Sustainable Infrastructures and Mobility gave feedback with a note of 16 March 2022 (attached document 2) not mentioning and not taking into consideration the community rules governing the Scandinavian-Mediterranean Corridor, within which the Salerno-Reggio Calabria line falls.

The national association of consumers CODICI-Cilento in reporting the above in relation to the inconsistencies between E.U. legislation and the technical economic feasibility project

ASKS

To the coordinator of the Scandinavian-Mediterranean Corridor :

1. To acquire the technical-economic feasibility project for the new Salerno-Reggio Calabria high-speed line (link: <https://dp.avsalernoreggiocalabria.it>);
2. To verify any discrepancies between the project and the European legislation;
3. Pursuant to Article 337 of the EC Treaty, with all courteous promptness, the relevant initiatives to ensure compliance by Italy with the Community rules governing the Scandinavian-Mediterranean Corridor.

Confident of having a response within a short and reasonable time, considering that on April 15 2022 the Public Debate phase will end, PLEASE INFORM THE WRITING ASSOCIATION ABOUT THE INITIATIVES THAT WILL BE TAKEN TO PROTECT THE RULE OF LAW AND THE INTERESTS OF PEOPLE WHO WILL TAKE THE TEN-T RAILWAY NETWORK.

Attached are: 1. Observations on the project of the Codes association; 2.Reply to comments.

--

CODICI – Delegazione Territoriale Cilento –

località Fiera via Grimmita nr.44 – 84040 Vallo Scalo (SA)

PEC: codici.cilento@pec.it +39 329.9816996

Email: codici.vallodellalucania@codici.org www.codici.org

--

TRADUZIONE [MARTIN ZEITLER](#)

Caro signore o signora

A nome del Coordinatore Europeo Pat Cox vorrei ringraziarla molto per la sua e-mail del 22/03/2022 sul progetto Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria e per le informazioni in essa contenute.

Come giustamente sottolinea la Commissione il 14 dicembre 2021 ha presentato la sua proposta di regolamento TEN-T riveduto comprendente le mappe e l'elenco dei nodi della rete. L'intera proposta è ora in fase di negoziazione in seno al Consiglio (che coinvolge tutti gli Stati membri dell'UE) e al Parlamento europeo.

Secondo il diritto dell'UE, i progetti di trasporto rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva sulla valutazione dell'impatto ambientale e devono essere sottoposti a una valutazione dell'impatto ambientale prima della loro approvazione o autorizzazione. Ciò è sancito anche dal regolamento TEN-T che stabilisce che gli Stati membri e gli altri promotori di progetti dovrebbero effettuare valutazioni ambientali di piani e progetti al fine di evitare o, ove non sia possibile evitarlo, mitigare o compensare gli impatti negativi sull'ambiente, come la frammentazione del paesaggio, l'impermeabilizzazione del suolo e l'inquinamento dell'aria e dell'acqua. Nel caso di misure ai sensi del regolamento sul meccanismo di recupero e resilienza, gli Stati membri devono fornire una valutazione "non arrecare danni significativi" (DNSH) nel loro piano nazionale, per garantire che nessuna misura rechi un danno significativo agli obiettivi ambientali. Inoltre, la Decisione di esecuzione del Consiglio sull'approvazione della valutazione del piano di ripresa e resilienza per l'Italia prevede che tale investimento dovrà essere effettuato in conformità con la Guida tecnica DNSH (2021/C58/01).

È responsabilità dello Stato italiano o del promotore del progetto Rete Ferroviaria Italiana garantire il rispetto di tali requisiti legali, inclusa la considerazione di alternative ragionevoli pertinenti al progetto specifico e alle sue caratteristiche specifiche e alle misure previste per prevenire o mitigare gli effetti significativi sull'ambiente.

Il coordinatore europeo TEN-T prende atto del dibattito pubblico in corso. Tuttavia il ruolo del coordinatore è quello di un facilitatore imparziale e di mediatore in quanto tale non è obbligato a prendere parte attiva agli affari interni dell'Italia. Vista l'importanza del collegamento da Salerno a Reggio Calabria per l'intero corridoio ScanMed, il coordinatore seguirà l'esito del dibattito pubblico e le ulteriori decisioni in merito al progetto nei prossimi mesi.

Cordiali saluti,