

Spett. **Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili**

[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it),

[dip.trasporti@pec.mit.gov.it](mailto:dip.trasporti@pec.mit.gov.it),

[m\\_inf@pec.mit.gov.it](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)

*Oggetto: richiesta di accesso civico generalizzato (c.d. FOIA) ai dati e ai documenti in possesso delle pubbliche amministrazioni (ai sensi dell'art. 5, c. 2, d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33), nonché ai sensi del D. Lgs. 195/05 (accesso alle informazioni ambientali)*

I sottoscritti **Avv. Luca Saltalamacchia**, C.F. SLTLCU73M13F839L, **Avv. Massimo Bongiovanni**, C.F. BNGMSM60M02G465G, **Prof. Michele Carducci**, C.F. CRDMHL63P22E506Z, **Avv. Gianluca Vitale**, VTLGLC66L30G478L, elettivamente domiciliati, allo scopo del presente atto, presso lo studio dell'Avv. Luca Saltalamacchia in Napoli alla Via dei Greci n° 36, agenti in nome e per conto proprio, nonché per conto della **Società Meteorologica Italiana Onlus**, C.F. 97604160016, con sede in Moncalieri alla Via Real Collegio 30, e del **Prof. Angelo Tartaglia**, C.F. TRTNGL43D06D643R,

**premesso**

che i richiedenti intendono far valere, mediante il presente accesso, i propri diritti garantiti da:

- **l'art. 21 della Costituzione** e **l'art. 11 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea** (che non ammettono riserve di legge limitative dei diritti di informazione);
- **l'art. 6 lett. a (Clausola di effettività della conoscenza e informazione) della Dichiarazione sul diritto e la responsabilità degli individui, dei gruppi e degli organi della società di promuovere e proteggere le libertà fondamentali e i**

**diritti umani universalmente riconosciuti**, adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite in data 8 marzo 1999 con Risoluzione 53/144;

- le **linee nn. 45 e 46 delle “Linee guida sulla Protezione dei Difensori dei Diritti Umani” dell'OSCE**;
- l'**art. 6 lett. a) punto ii) della Convenzione Quadro della Nazioni Unite sul cambiamento climatico (UNFCCC) del 1992**, nella parte in cui riconosce il diritto del pubblico alle informazioni sui cambiamenti climatici e i relativi effetti;
- l'**art. 6 del Regolamento UE n. 1367/2006**, così come interpretato dalla Corte di Giustizia UE nella qualificazione dell'interesse pubblico a identificare la pericolosità anche solo potenziale delle emissioni;

**rilevato che**

- per poter contrastare efficacemente il riscaldamento climatico e centrare i target di lungo periodo stabiliti dall'Accordo di Parigi è necessario ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>-eq drasticamente nel più breve tempo possibile e comunque entro il 2030 per arrivare a un livello di emissione nette zero entro il 2050;
- che tale ambizione è resa ancora più urgente a seguito dell'approvazione dello Special Report “*Global Warming 1,5°C*” dell'IPCC pubblicato nell'ottobre 2018;

**considerato che**

- lo Stato italiano, nel finanziare le attività climalteranti, è tenuto a rispettare la citata Convenzione quadro con il relativo principio di precauzione climatica (art. 3 n. 3 UNFCCC), oltre che i principi di prevenzione e sostenibilità, già presenti nella legislazione italiana ed europea, e quello di “non regressione”, contenuto nell'Accordo di Parigi sul clima, in ragione della tendenza peggiorativa e irreversibile dei cambiamenti climatici;
- lo Stato italiano deve garantire a tutti i cittadini l'interesse pubblico primario a essere informati sugli effetti anche solo potenzialmente pericolosi delle emissioni,

come richiesto dall'art. 6 n. 1 del Reg. UE n.1367/2006, così come interpretato dalla Corte di Giustizia UE;

- qualsiasi politica climatica incapace di contrastare il fenomeno del riscaldamento globale risulta lesiva dei diritti fondamentali degli esseri umani, tra cui il diritto alla vita, il diritto alla salute, il diritto alla vita familiare, il diritto all'ambiente salubre ed il diritto ad un clima stabile e sicuro, esponendo lo Stato a possibili condanne dinanzi a Tribunali nazionali e sovranazionali;

- il Parlamento europeo, com'è noto, ha dichiarato ufficialmente l'emergenza climatica all'interno dello spazio giuridico europeo ed ha altresì affermato, nella propria Risoluzione per l'avvio dell'European Green Deal del 15 gennaio 2020, che *“(§2) all people living in Europe should be granted the fundamental right to a safe, clean, healthy and sustainable environment and to a stable climate, without discrimination, and that this right must be delivered through ambitious policies and must be fully enforceable through the justice system at national and EU level”*;

- lo stato di emergenza climatica, dichiarato a livello europeo, impone di valutare il rischio delle attività economiche climalteranti, comparandolo con l'urgenza dei tempi di riduzione delle emissioni di gas serra e la quantità del Carbon Budget ancora disponibile per garantire l'effettivo aumento della temperatura entro i parametri legali di 1,5°C/2°C;

- tale valutazione del rischio nell'urgenza non equivale ad una semplice comparazione di costi e benefici economici dell'attività economica, come chiaramente affermato dalla migliore scienza disponibile in materia di contrasto al cambiamento climatico [cfr. Lenton, Timothy M., Johan Rockström, Owen Gaffney, Stefan Rahmstorf, Katherine Richardson, Will Steffen, Hans Joachim Schellnhuber, et al., *Climate Tipping Points: Too Risky to Bet Against*, in *Nature* 575, no. 7784 (November 2019), pp. 592–95, dove è altresì sintetizzata la formula

matematica dell'emergenza climatica  $E = R$  (rischio) x  $U$  (urgenza dei tempi di risposta)];

- i cittadini italiani non conoscono quali studi e valutazioni delle attività economiche lo Stato italiano abbia compiuto o stia compiendo, per contestualizzarle nel quadro fattuale di emergenza climatica, dichiarato dal Parlamento europeo, e per la verifica dell'effettivo conseguimento degli obiettivi del 2030 e 2050;

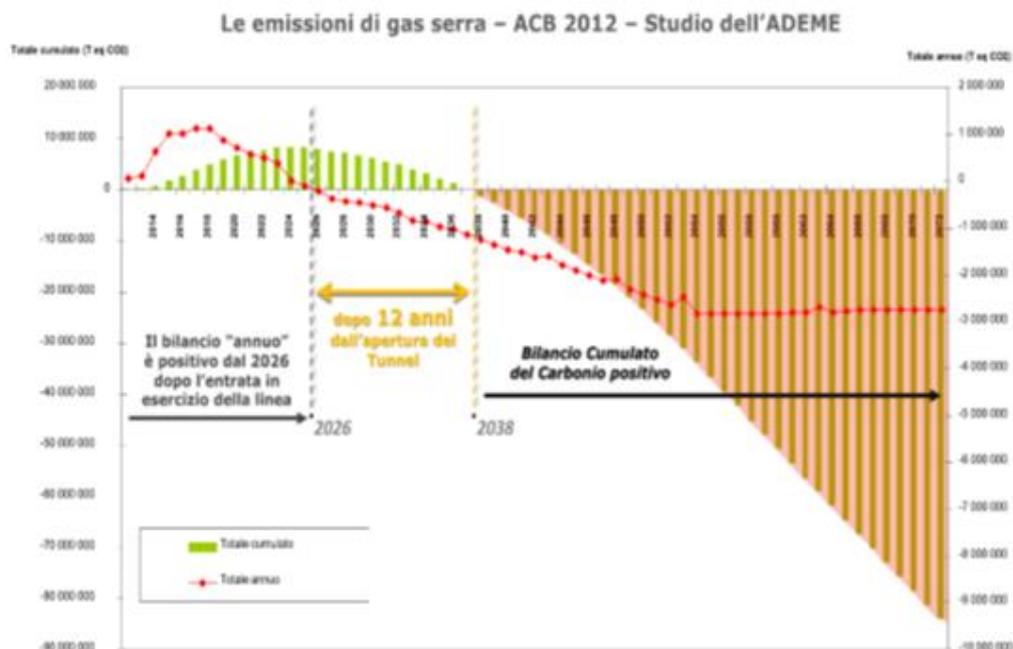
- la necessità di questo genere di valutazioni è ora formalmente riconosciuta dal Regolamento UE 2020/852, il quale, all'art. 3, qualifica come ecosostenibile un'attività economica se *“contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9 [del medesimo Regolamento]”* e *“non arreca un danno significativo a nessuno degli obiettivi ambientali di cui all'articolo 9 [sempre del medesimo Regolamento]”*, formalizzando tali obiettivi ambientali nell'elenco dei sei contenuti de *“a) la mitigazione dei cambiamenti climatici; b) l'adattamento ai cambiamenti climatici; c) l'uso sostenibile e la protezione delle acque e delle risorse marine; d) la transizione verso un'economia circolare; e) la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento; f) la protezione e il ripristino della biodiversità e degli ecosistemi”*, ulteriormente dettagliati dagli artt. 10 ss. sempre del Regolamento UE 2020/852;

- tra l'altro, lo Stato italiano non ha mai effettuato una simile valutazione di ecosostenibilità rispetto a tali sei obiettivi e neppure ha mai calcolato le emissioni di gas serra conseguenti alla costruzione del nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Lione-Torino, insieme alle relative linee di accesso;

- mentre il solo calcolo delle emissioni è stato compiuto dall'impresa costruttrice (TELT), che a pag. 11 del Quaderno n° 12 dell'Osservatorio, così scrive: *“Grazie all'esercizio della nuova infrastruttura ferroviaria e al trasferimento modale*

otterremo una riduzione netta dell'impatto sull'ambiente. Se analizziamo l'indicatore ambientale del bilancio cumulativo del carbonio, le simulazioni effettuate dimostrano che in poco più di 12 anni dalla messa in esercizio dell'infrastruttura tale bilancio sarà positivo per tutta la durata dell'opera. E' vero che nella costruzione dell'opera si registra un consumo energetico rilevante con conseguenti emissioni, ma è altrettanto vero che tale "costo energetico" sarà ammortizzato per effetto del trasferimento modale dei mezzi pesanti sulla nuova infrastruttura in poco più di 12 anni di esercizio per effetto del trasferimento modale. Questo significa che dal' 13° anno, ripagati i costi energetici di costruzione, gli effetti saranno assolutamente positivi";

- tant'è vero che l'impresa TELT ha poi elaborato un grafico per sintetizzare quanto sopra (pubblicato a pag. 12 del Quaderno):



- ma dallo stesso grafico si evince che, se è vero che il bilancio in termini di emissioni comincia ad essere positivo, sempre che vengano rispettate, in concreto,

le previsioni di traffico, dopo 12 anni dalla messa in esercizio dell'opera, per recuperare la quantità complessiva di emissioni impiegate nella fase dei lavori ed avere un saldo netto positivo bisognerà attendere ulteriori dieci anni, ossia il 2048, ammesso che l'opera entri in esercizio nel 2026;

- oltretutto la previsione ottimistica del promotore pubblico TELT è, in concreto, erronea nei termini temporali avendo l'ex Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, indicato<sup>1</sup> che i lavori della predetta nuova infrastruttura transfrontaliera termineranno nel 2032, ossia ben 6 anni dopo da quanto indicato da TELT con saldo netto positivo a far data dal 2054.

**osservato che quanto rappresentato in termini di emissioni di gas serra  
dall'impresa TELT**

- ignora il sopraggiunto scenario di emergenza climatica, denunciata dalla migliore scienza mondiale e formalizzata dal Parlamento europeo;

- di conseguenza, ignora le formule di calcolo del rischio e dell'urgenza nell'emergenza climatica, suggerite dalla letteratura scientifica [cit. Lenton et al., 2019];

- ignora altresì il nuovo approccio di comparazione degli obiettivi ambientali, nel frattempo introdotto dal Regolamento UE 2020/862 per la qualificazione ecosostenibile di qualsiasi attività economica;

- appare dunque inattuale e anacronistico, anche in ragione

- dell'inattendibilità dei futuri flussi di traffico stimati dal promotore l'opera, come evidenziato, in più occasioni, dalla Corte dei Conti francese<sup>2</sup> e dalla Corte dei Conti europea (ECA) nella relazione che segue,

---

1 Audizione di Lunedì 14 Dicembre 2020 commissioni riunite lavori pubblici del Senato e dei trasporti della Camera ( [minuti dal 1:01:25 del video https://webtv.senato.it/4621?video\\_evento=146501](https://webtv.senato.it/4621?video_evento=146501) )

2 Rapporto della Corte dei Conti francese del febbraio 2012 (rapporto annuale – pag. 368) e del 1 Agosto 2012 (rapporto sul progetto di collegamento ferroviario Lione-Torino)

- dei ritardi accumulati che prefigurano un'entrata in funzione effettiva dell'intera opera ben oltre la scadenza del 2030, come indicato dalla ex Ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli ( vedi *ut supra* ),
- della relazione [speciale n. 10/2020](#), pubblicata il 16/6/20 dalla Corte dei Conti Europea (ECA), in cui si legge che “...la costruzione di nuove grandi infrastrutture di trasporto è una fonte rilevante di emissioni di CO<sub>2</sub>, mentre i vantaggi ambientali dipendono dal volume di traffico effettivamente trasferito da altri modi di trasporto più inquinanti” (pag.33), oltre a constatare che “Nel 2012 il gestore dell’infrastruttura francese ha stimato che la costruzione del collegamento transfrontaliero Lione-Torino, insieme alle relative linee di accesso, avrebbe generato 10 milioni di tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub>. Secondo le sue stime, l’IFT non produrrà un beneficio netto in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> prima di 25 anni dopo l’inizio dei lavori. Invece, sulla base delle medesime previsioni di traffico, gli esperti consultati dalla Corte hanno concluso che le emissioni di CO<sub>2</sub> verranno compensate solo 25 anni dopo l’entrata in servizio dell’infrastruttura. Per di più, quella previsione dipende dai livelli di traffico: se i livelli di traffico raggiungono solo la metà del livello previsto, occorreranno 50 anni dall’entrata in servizio dell’infrastruttura prima che le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalla sua costruzione siano compensate” (pag. 33);
- della predetta relazione, che porterebbe al **2082** la data del saldo netto positivo, sempre che sia attendibile la previsione del traffico previsto dal promotore pubblico TELT, e ciò in ragione dello [studio assegnato dalla Corte dei Conti europea \( ECA \) al Prof. Crozet<sup>3</sup> \(Università di Lyon\)](#) il quale così si esprime:

---

3 Audito alla Camera dei Deputati italiana in data 17.12.2020 - registrazione video al seguente link: <https://webtv.camera.it/evento/17313>

*“Il tunnel Lione-Torino offre un tipico esempio di questa manipolazione del calcolo economico dove, alla sopravvalutazione dei traffici, si aggiungono valutazioni fantasiose dei guadagni in termini di emissioni di CO<sub>2</sub> e di sicurezza stradale. Una volta rivisti, i dati del calcolo economico danno al progetto un'immagine completamente diversa.” (pag. 8)*

*La tabella 1 conta su un aumento del traffico ferroviario convenzionale, che raggiungerebbe i 28 milioni di tonnellate, quasi 10 volte il traffico attuale! Con quale bacchetta magica potremmo raggiungere questo obiettivo mentre dal 2000 al 2016 il traffico merci su rotaia è diminuito in Francia del 40%?” (pag.9).*

Tutto quanto sopra considerato e osservato, gli esponenti

**facendo proprio**

l'assunto della recente Adunanza plenaria n. 9/2019 del Consiglio di Stato italiano sul l'importanza prioritaria dell'interesse pubblico alla riduzione delle emissioni fossili,

**chiedono**

quanto segue:

- 1) se esistano e dove siano reperibili documenti e fonti di analisi e valutazione di impatto climatico del collegamento ferroviario transfrontaliero Lione-Torino, e delle relative linee di accesso, ulteriori rispetto al citato calcolo delle emissioni di gas serra, simulato dall'impresa TELT;
- 2) se esistano o dove siano reperibili documenti di letteratura scientifica, utilizzati ai fini delle valutazioni o considerazioni di compatibilità del suddetto collegamento ferroviario, che tengano conto dei nuovi obiettivi di abbattimento delle emissioni, sanciti dalla UE per il 2030 (almeno -55% di emissioni di gas serra) in funzione del risultato di emissioni nette zero del 2050;

- 3) se esistano e dove siano reperibili formule di calcolo del rischio climatico del suddetto collegamento ferroviario transfrontaliero rispetto al quadro di sopravvenuta emergenza climatica, denunciata dalla scienza e formalmente riconosciuta e dichiarata dal Parlamento europeo;
- 4) se esistano e dove siano reperibili le verifiche di ecosostenibilità dell'attività economica di costruzione e funzionamento del suddetto collegamento ferroviario, secondo il metodo comparativo introdotto dagli artt. 3 e 6 ss. del Regolamento UE 2020/852 a tutela della trasparenza delle operazioni di investimento;

Ove documenti e informazioni richieste non dovessero risultare presenti presso codesta Amministrazione, chiedono di essere indirizzati all'organo o ufficio che li possa detenere o comunque produrre.

Si chiede l'invio della risposta al seguente indirizzo di posta elettronica certificata: **lucasaltalamacchia@pec.it**.

Si ringrazia per l'attenzione e si allegano i documenti di identità dei sottoscritti.

**f.to Avv. Luca Saltalamacchia**

**f.to Avv. Massimo Bongiovanni**

**f.to Prof. Michele Carducci**

**f.to Avv. Gianluca Vitale**

Ai sensi e per gli effetti del Regolamento (UE) 2016/679 in materia di protezione dei dati personali, il sottoscritto dichiara di aver preso visione dell'informativa ed esprime il proprio consenso al trattamento dei dati personali.

Napoli, 8/4/2021.

**f.to Avv. Luca Saltalamacchia**