



25.9.2009

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Αναφορά 949/2003, του Alberto Perino, ιταλικής ιθαγένειας, εξ ονόματος της ένωσης «Habitat», σχετικά με την αντίθεσή του στην υλοποίηση του σχεδίου κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας μεταξύ των πόλεων Τορίνο και Λυόν

Αναφορά 523/2004, του Darjana Ronconi, ιταλικής ιθαγένειας, η οποία συνοδεύεται από 1 υπογραφή, σχετικά με το σχέδιο κατασκευής σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ των πόλεων Τορίνο και Λυόν

Αναφορά 198/2005, του Marco Tomalino, ιταλικής ιθαγένειας, εξ ονόματος του «*Coordinamento sanitario Valle di Susa*», σχετικά με τη σχέση των κινδύνων για την υγεία με την κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης Τορίνο-Λυόν μεγάλης ταχύτητας

1. Περίληψη της αναφοράς 949/2003

Ο αναφέρων, εξ ονόματος ομάδας οργανώσεων για την προστασία του περιβάλλοντος, γεωργικών ενώσεων και ενώσεων πολιτών, ζητεί την παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Επιτροπή Περιφερειακής Πολιτικής, Μεταφορών και Τουρισμού) και της Επιτροπής για τη διενέργεια μιας εκ των προτέρων εκτίμησης όλων των προβλημάτων περιβαλλοντικής, τεχνικής, κοινωνικής και οικονομικής φύσεως που σχετίζονται με την υλοποίηση του σχεδίου της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Τορίνο-Λυόν και, ειδικότερα, μιας σιδηροδρομικής σήραγγας μήκους 54 χλμ κάτω από το Moncenisio (στην οροσειρά των Άλπεων μεταξύ της Ιταλίας και της Γαλλίας). Παραθέτει σειρά επιχειρημάτων κατά της κατασκευής της νέας σήραγγας: υδρογεωλογικός κίνδυνος, πετρώματα που περιέχουν ουράνιο και αμιάντο, εκρηκτικά αέρια, άνοδος θερμοκρασίας, υποβάθμιση γεωργικών εκτάσεων μεγάλης αξίας και πυκνοκατοικημένων περιοχών, δυσμενής ανάλυση κόστους-οφέλους, ισχυρή πολιτική και κοινωνική αντίδραση εκ μέρους των εμπλεκόμενων κατοίκων. Τονίζει επίσης ότι η Ένωση έχει ήδη χρηματοδοτήσει (με 150 εκατομμύρια ευρώ) μελέτες σκοπιμότητας του σχεδίου, οι οποίες δεν έδωσαν τα επιθυμητά αποτελέσματα, και ότι οι γαλλικές αρχές έχουν επίσης στη διάθεσή τους εκθέσεις και

τεχνικές εκθέσεις πραγματογνωμοσύνης που καταλήγουν σε αρνητικά συμπεράσματα όσον αφορά το εν λόγω έργο. Για τον λόγο αυτόν ζητεί να ανασταλεί η χορήγηση περαιτέρω χρηματοδοτικών ενισχύσεων υπέρ της κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γραμμών, επικίνδυνων και αντιοικονομικών, και να δοθεί προτεραιότητα στην αξιοποίηση των υπαρχόντων δικτύων που υπολειτουργούν (όπως η σήραγγα **Fréjus**)· σε κάθε περίπτωση, επιβάλλεται η επανεξέταση της επιλεχθείσας διαδρομής, ώστε να απορριφθεί το πλέον οικονομικά επιβαρυντικό τμήμα της με τις σοβαρότερες περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις, να αντιμετωπισθούν συνολικά τα σοβαρά γεωλογικά προβλήματα που σχετίζονται με τις ανασκαφές, να διασφαλισθεί η εφαρμογή όλων των προβλεπόμενων διαδικασιών για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την ανάθεση συμβάσεων για τις διεθνείς εργασίες, σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

Περίληψη της αναφοράς 523/2004

Ο αναφέρων αντιτίθεται στη σχεδιαζόμενη κατασκευή της σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας Λυόν-Τορίνο-Μιλάνο (TAV/TAC) που περιλαμβάνει μια επιπλέον σήραγγα που θα διασχίζει τις Άλπεις, οι δε αντιρρήσεις του βασίζονται σε οικονομικούς και περιβαλλοντικούς λόγους, ενώ επισημαίνει ότι οι έντονες διαμαρτυρίες των κατοίκων της περιοχής (3 000 υπογράφωντες) αγνοήθηκαν. Συγκεκριμένα, δεν τηρείται η απαιτούμενη απόσταση μεταξύ των κατοικημένων περιοχών και της μελλοντικής σιδηροδρομικής γραμμής (το παρόν σχέδιο προφανώς προβλέπει μόνον 20 - 30 μέτρα, ενώ στη Γαλλία η ελάχιστη απόσταση από τις γραμμές υψηλής ταχύτητας TGV είναι 150 μέτρα. Αυτό θα μπορούσε να προκαλέσει σοβαρά ατυχήματα και να έχει επιβλαβείς επιπτώσεις στο περιβάλλον. Επιπλέον, ο αναφέρων κάνει λόγο για μεγάλες ποσότητες αμιάντου στην επιφάνεια της αρχικής τοποθεσίας στην κάτω κοιλάδα της Susa και ραδιενεργών υλικών στην άνω κοιλάδα της Susa.

Κατά συνέπεια, οι αναφέροντες ζητούν την παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Επιτροπής, η οποία, σε απάντησή της σε άλλη καταγγελία (της 12ης Απριλίου 2004) επισήμανε ότι δεν είχε εκδοθεί καμία άδεια για το συγκεκριμένο έργο υπό την οδηγία 85/337/ΕΟΚ.

Περίληψη της αναφοράς 198/2005

Εξ ονόματος μιας ένωσης ιατρών η οποία αριθμεί 100 μέλη, ο αναφέρων κρούει τον κώδωνα του κινδύνου σχετικά με τα προβλήματα που συνεπάγεται για την υγεία των ανθρώπων που ζουν στην κάτω κοιλάδα της Susa και το βορειοδυτικό τμήμα του Τορίνο η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεγάλης ταχύτητας και μεγάλης χωρητικότητας μεταξύ Τορίνο και Λυόν. Επισημαίνει τον διπλό κίνδυνο μόλυνσης της περιοχής από αμιάντο και ουράνιο, τα οποία υπάρχουν αμφότερα στη φύση. Σε ό,τι αφορά τον αμιάντο (ο οποίος έχει θανατηφόρες επιδράσεις, όπως είναι γνωστό, όταν διαχέεται στον ατμοσφαιρικό αέρα), η ύπουλη παρουσία του σε αυτήν τη συγκεκριμένη περίπτωση έχει επιβεβαιωθεί μέσω μιας πρόσφατης μελέτης η οποία διεξήχθη από το Πανεπιστήμιο της Σιένα στο υπέδαφος της κοιλάδας της Susa. Εν προκειμένω, πρέπει να σημειωθεί ότι το έργο σιδηροδρομικής σύνδεσης μεγάλης ταχύτητας δεν περιλαμβάνει σχέδιο υγειονομικής προστασίας το οποίο να εφαρμόζεται έστω όταν εξάγεται, μεταφέρεται και αποθηκεύεται η ύλη. Όσο για το ουράνιο, πριν από καιρό εντοπίστηκαν κάποια κοιτάσματα στο μεθοριακό ορεινό συγκρότημα από το οποίο πρόκειται να περάσει η βασική σήραγγα μέσα από την οποία θα διέλθει ο νέος σιδηρόδρομος. Ως εκ τούτου, οι υπογράφωντες ρωτούν εάν το έργο είναι σύμμορφο προς τους

κανόνες για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων: αγνοεί τους κινδύνους κατά της υγείας που πηγάζουν από την απορρόφηση ευμεγεθών σωματιδίων αμιάντου και ουρανίου στον ατμοσφαιρικό αέρα και, συνεπώς, δεν λαμβάνει υπόψη το πολύ υψηλό κόστος της μείωσης των επιδράσεων της ρύπανσης σε μια κοιλάδα και μια τεράστια αστική περιοχή

2. Παραδεκτό

Η αναφορά 949/2003 χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 23 Μαρτίου 2004, η αναφορά 523/2004 στις 26 Νοεμβρίου 2004 και η αναφορά 198/2005 στις 11 Ιουλίου 2005. Η Επιτροπή κλήθηκε να παράσχει πληροφορίες (άρθρο 175, παράγραφος 4, του Κανονισμού).

3. Απάντηση της Επιτροπής στην αναφορά 949/2003, που ελήφθη στις 23 Μαρτίου 2004.

- α. «Η Κοινότητα είναι αρμόδια για τον προσδιορισμό των υποδομών που ανήκουν στα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΕΔ) και για τον ορισμό προτεραιοτήτων δράσης στον εν λόγω τομέα. Οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) χαρακτήρισαν τον άξονα Λυόν-Τορίνο ως έργο προτεραιότητας. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές εγκρίθηκαν βάσει διαδικασίας συναπόφασης (π.χ. από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο) το 1996. Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές (οι οποίες τελούν ακόμα υπό τη διαδικασία έγκρισης) επιβεβαιώνουν ότι το έργο αποτελεί προτεραιότητα. Κατά την πρώτη ανάγνωση στο ΕΚ, τον Ιούλιο του 2002, επιβεβαιώθηκε ότι ο άξονας Λυόν-Τορίνο αποτελεί έργο προτεραιότητας στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων.

Ωστόσο, υπενθυμίζεται ότι η υλοποίηση των έργων παραμένει αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών. Όλες οι πτυχές που άπτονται του κύκλου ζωής ενός έργου υποδομής (σχεδιασμός, άδειες οικοδόμησης, κατασκευή κλπ...) τελούν υπό τη διαχείριση των κρατών μελών ή του κυρίου του έργου στον οποίο έχει εκχωρηθεί.

- β. Σε αντίθεση με όσα αναφέρονται στο έγγραφο που υπέβαλε ο αναφέρων, η γραμμή Mont Cenis (που συνδέει τις πόλεις Chambéry και Τορίνο) δεν χρησιμοποιείται σπάνια. Στην πραγματικότητα πρόκειται για μία από τις γραμμές του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με τον μεγαλύτερο αριθμό εμπορευματικών αμαξοστοιχιών ανά ημέρα. Παρά το γεγονός αυτό, είναι αλήθεια ότι την τελευταία δεκαετία οι τάσεις του κυκλοφοριακού φόρτου υπολείπονται των προβλέψεων. Τρεις είναι οι λόγοι στους οποίους οφείλεται η κατάσταση αυτή:

- i. Το μερίδιο αγοράς των εμπορευματικών σιδηροδρόμων στην Ένωση μειώθηκε σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες, λόγω των πολύ χαμηλών επιδόσεων των φορέων εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών.
- ii. Η γραμμή κατασκευάστηκε κατά την περίοδο 1855 - 1870 και τα χαρακτηριστικά της είναι πλέον απαρχαιωμένα (μεγάλες κλίσεις, στροφές περιορισμένης ακτίνας, πεπαλαιωμένο σύστημα ηλεκτροδότησης, ...). Επίσης, λόγω των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών, το λειτουργικό κόστος είναι υψηλό, ιδίως εξαιτίας της ανάγκης να χρησιμοποιούνται τουλάχιστον δύο, ή για τις βαρύτερες αμαξοστοιχίες, τρεις μηχανές.
- iii. Αληθεύει ότι η γραμμή διαθέτει ορισμένη αναξιοποίητη δυναμικότητα – ωστόσο, λόγω των προαναφερθέντων περιορισμών δεν είναι δυνατή η παροχή

σιδηροδρομικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας που θα ήταν ανταγωνιστικές των οδικών μεταφορών από την άποψη του χρόνου διαδρομής, της αποδοτικότητας και της αξιοπιστίας ως προς τον χρόνο. Πέραν τούτου, στη γραμμή εκτελούνται επί του παρόντος εργασίες αναβάθμισης με σκοπό τη βελτίωση του περιτυπώματος φορτώσεως (σε B+) και της ασφάλειας. Οι εν λόγω εργασίες θα επιτρέψουν τη χρησιμοποίηση της γραμμής από περισσότερες αμαξοστοιχίες συνδυασμένων μεταφορών και την ανάπτυξη πιλοτικού σχεδίου για έναν «σιδηροδρομικό αυτοκινητόδρομο». Με τον τρόπο αυτόν θα καλυφθούν οι ανάγκες στο μεσοδιάστημα έως την έναρξη λειτουργίας της νέας γραμμής το 2020.

Τα εν λόγω έργα επέφεραν σημαντική μείωση της δυναμικότητας της γραμμής καθώς, προκειμένου να αναβαθμιστεί το περιτύπωμα της σήραγγας του Mont Cenis, καθ' όλο το στάδιο των εργασιών είναι διαθέσιμη μόνο μία σιδηροδρομική γραμμή. Η κατάσταση αυτή θα παραμείνει αμετάβλητη τουλάχιστον έως το 2006.

- γ. Οι διάδρομοι Βορρά-Νότου (που συνδέουν την Ιταλία με τη Βόρεια Ευρώπη μέσω της Ελβετίας ή της Αυστρίας) αντιπροσωπεύουν συνολικά σημαντικό κυκλοφοριακό φορτίο. Ωστόσο, επί του παρόντος, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, η γραμμή με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο (για τη μεταφορά εμπορευμάτων) παραμένει εκείνη της **Fréjus**. Το φοβερό δυστύχημα στη σήραγγα του Mont Blanc τον Μάρτιο του 1999 –που οδήγησε στο κλείσιμό της για περισσότερα από δύο έτη– κατέδειξε πόσο ευάλωτη είναι η Ιταλία που βασίζει το εμπόριο με τις γειτονικές της χώρες κατά κύριο λόγο στις οδικές μεταφορές. Το τμήμα Λυόν-Τορίνο είναι μέρος ενός από τους κύριους διαδρόμους που ενώνουν την Κεντρική και την Ανατολική Ευρώπη (γενικότερα, και όχι μόνο τα νέα κράτη μέλη) και τη Δυτική Ευρώπη (Γαλλία – Ιβηρική Χερσόνησο – Βρετανικές Νήσους). Εάν η προβλεπόμενη αύξηση της κυκλοφορίας ωφελήσει μόνο τις οδικές μεταφορές, οι συνέπειες για τους κατοίκους των εν λόγω περιοχών και ιδίως των αλπικών κοιλάδων θα είναι σημαντικές από την άποψη των κινδύνων για το περιβάλλον και την ασφάλεια.

Ειδικότερα, η αναγκαιότητα περιορισμού της ανισορροπίας μεταξύ των οδικών και των σιδηροδρομικών μεταφορών –η οποία επισημάνθηκε στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών του 2001– καταδεικνύει σαφώς την ανάγκη κατασκευής νέων σιδηροδρομικών συνδέσεων (μεταξύ των οποίων και του τμήματος Λυόν-Τορίνο) για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρόμων. Η νέα γραμμή θα επιτρέψει τη δημιουργία ενός «σιδηροδρομικού αυτοκινητοδρόμου» –πιθανώς κατά τα πρότυπα του Eurotunnel– από την περιοχή της Λυόν έως τα προάστια του Μιλάνου, με στόχο την ελάφρυνση της βεβαρημένης οδικής κυκλοφορίας στις αλπικές σήραγγες του Mont Blanc και της Fréjus.

- δ. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρείχε το κράτος μέλος στην Επιτροπή, υπήρξε διαβούλευση με τις τοπικές αρχές όσον αφορά την επιλογή της χάραξης της γραμμής στην Ιταλία. Λόγω της διαδικασίας αυτής επήλθαν ορισμένες τροποποιήσεις σε σχέση με τον αρχικό σχεδιασμό.

- ε. Όπως επισημάνθηκε ανωτέρω, η Κοινότητα είναι αρμόδια για τον προσδιορισμό των προτεραιοτήτων των διευρωπαϊκών δικτύων. Η επιλογή της χάραξης της γραμμής ή των τεχνικών επιλογών παραμένει αποκλειστική αρμοδιότητα των εμπλεκόμενων

κρατών μελών.

- στ. Η κατάσταση στην οποία βρίσκονται άλλα έργα που μνημονεύονται από τον αναφέροντα δεν είναι απολύτως γνωστή στην Επιτροπή. Υπενθυμίζεται ότι η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία ισχύει απαρεγκλίτως για όλα τα έργα. Εφόσον καταδειχθεί πιθανή παραβίαση της εν λόγω νομοθεσίας, μπορούν να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο για την αποτροπή μιας τέτοιας κατάστασης.
- ζ. Οι μελέτες τις οποίες μνημονεύει ο αναφέρων –ιδίως όσες αφορούν το περιβάλλον– βρίσκονται στο στάδιο της εκπόνησης από τον κύριο του έργου στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας του για την περίοδο 2001-2006.
- η. Η Κοινότητα χρηματοδοτεί επί του παρόντος μελέτες οι οποίες –μεταξύ άλλων– θα αποφέρουν έως τα τέλη του 2006 ένα πολύ σαφές πλαίσιο για την κατασκευή αυτής της νέας υποδομής, στο οποίο θα περιλαμβάνονται:
- τεχνικές επιλογές για την κατασκευή της σήραγγας,
 - μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και τον περιορισμό των επιπτώσεων,
 - χρηματοδοτικό σχέδιο και νομικές επιλογές για την ενδεχόμενη συμμετοχή ιδιωτικών φορέων μέσω σύμπραξης του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Επιπλέον, η γαλλική κυβέρνηση –στο πλαίσιο της τελευταίας CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) που πραγματοποιήθηκε στις 18 Δεκεμβρίου 2003– αποφάσισε να διατηρήσει το εν λόγω έργο μεταξύ των βασικών προτεραιοτήτων της και να εξασφαλίσει την κατάλληλη χρηματοδότηση της φάσης μελέτης έως τα τέλη του 2006. Η συγκεκριμένη θέση είναι αντίθετη με όσα διατυπώθηκαν κατά τον «έλεγχο της υποδομής μεταφορών» που πραγματοποιήθηκε από τα υπουργεία Οικονομίας και Μεταφορών της Γαλλίας, ο οποίος αποτέλεσε μερική –και βραχυπρόθεσμη– αξιολόγηση των αναγκών όσον αφορά τις υποδομές στις Δυτικές Άλπεις.

- θ. Όπως αναφέρθηκε στο σημείο 6 ανωτέρω, η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία ισχύει για όλα τα έργα χωρίς καμία εξαίρεση.

Ειδικότερα, η οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/11/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε προτού χορηγηθεί η άδεια, τα έργα τα οποία ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον λόγω, μεταξύ άλλων, της φύσεως, του μεγέθους ή της θέσεώς τους, να υπόκεινται σε εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Αυτά τα έργα ορίζονται στο άρθρο 4 που αναφέρεται στα Παραρτήματα I και II της οδηγίας.

Η διαδικασία της εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων πρέπει επίσης να περιλαμβάνει διαβουλεύσεις με το κοινό και τις αρμόδιες για το περιβάλλον αρχές. Τα αποτελέσματα των εν λόγω διαβουλεύσεων και της εκτίμησης των επιπτώσεων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία χορήγησης άδειας. Στο άρθρο 7 της οδηγίας ορίζεται διαδικασία για τα έργα που ενδέχεται να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον άλλου κράτους μέλους. Ουσιαστικά αυτό δίνει στο εν λόγω κράτος μέλος (και στο κοινό του εν λόγω κράτους) το δικαίωμα να συμμετάσχει στη διενεργούμενη εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Εναπόκειται στα

ενδιαφερόμενα κράτη μέλη να καθορίσουν τον ακριβή τρόπο εφαρμογής αυτών των ρυθμίσεων.

Προκύπτει ότι πολλές από τις ανησυχίες που εκφράζονται από τους αναφέροντες πρέπει να αντιμετωπιστούν σύμφωνα με την οδηγία για την εκτίμηση των επιπτώσεων πριν από τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χορήγηση άδειας. Εάν η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων δεν περιλάμβανε όλα τα στάδια που απαιτούνται από την οδηγία, τότε εκ πρώτης όψεως θα υπήρχε παραβίαση την οποία η Επιτροπή θα διερευνούσε από κοινού με το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος. Με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται από τους αναφέροντες, δεν είναι δυνατό να καταδειχθεί παραβίαση της εν λόγω οδηγίας στη συγκεκριμένη υπόθεση. Εάν οι αναφέροντες μπορούν να παράσχουν αναλυτικές πληροφορίες που να επιτρέπουν στην Επιτροπή να αξιολογήσει τα ζητήματα αυτά σε σχέση με τις προαναφερθείσες οδηγίες, τότε η Επιτροπή θα είναι σε θέση να διερευνήσει το θέμα.

1. Όσον αφορά τις ανησυχίες που εκφράζει ο αναφέρων σχετικά με τον θόρυβο, η οδηγία 2002/49/EK σχετικά με τον περιβαλλοντικό θόρυβο (ΕΕ L 189, της 18.7.2002) ζητεί από τα κράτη μέλη την εκπόνηση στρατηγικών χαρτών θορύβου, επί τη βάση κοινών δεικτών, την ενημέρωση του κοινού σχετικά με την έκθεση σε θόρυβο και τις επιδράσεις της, και την εκπόνηση σχεδίων δράσης για τη διαχείριση των προβλημάτων θορύβου στους κύριους οικισμούς και στα περίχωρα των μειζόνων υποδομών μεταφορών, περιλαμβανομένων των σιδηροδρόμων. Όσον αφορά τους πλέον σημαντικούς σιδηρόδρομους (άνω των 60 000 διελεύσεων τρένων ανά έτος), οι πρώτοι χάρτες και σχέδια δράσης πρέπει να έχουν εκπονηθεί έως το 2007 και το 2008 αντίστοιχα. Ενώ η οδηγία δεν ορίζει εναρμονισμένες πανευρωπαϊκές οριακές τιμές για την έκθεση σε περιβαλλοντικό θόρυβο, προβλέπει, ωστόσο, τη συνεργασία των γειτονικών κρατών μελών επί των σχεδίων δράσης που αφορούν παραμεθόριες περιοχές.

4. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 22 Ιουνίου 2005.

Η Επιτροπή εξέτασε τα συμπληρωματικά έγγραφα που διαβίβασε ο κ. Perino ύστερα από τη συνεδρίαση της Επιτροπής Αναφορών, η οποία έλαβε χώρα στις 1-2 Σεπτεμβρίου 2004.

Τα έγγραφα εγείρουν ερωτήματα σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που απαιτείται για την πρόταση, αναφορικά με την επονομαζόμενη σήραγγα εξυπηρέτησης «Venaus», και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή απέστειλε επιστολή στις ιταλικές αρχές για να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες που θα της επιτρέψουν να αποφανθεί εάν οι διαδικασίες διεξήχθησαν με ορθό τρόπο.

Η Επιτροπή θα ενημερώσει την Επιτροπή Αναφορών σχετικά με το αποτέλεσμα των ερευνών της το συντομότερο δυνατόν.

5. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 3 Φεβρουαρίου 2006.

Όπως διατυπώθηκε στην προηγούμενη ανακοίνωση της Επιτροπής Αναφορών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με ιδιαίτερη αναφορά στη σήραγγα εξυπηρέτησης «Venaus».

Οι ιταλικές αρχές απάντησαν στο αίτημα της Επιτροπής στις 5 Αυγούστου 2005 και στις 13 Σεπτεμβρίου 2005, παρέχοντας πληροφορίες για τη διαδικασία που ακολουθήθηκε κατά την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων (που αποτελεί αντικείμενο της αναφοράς αριθ. 949/2003) καθώς και για τα θέματα που τέθηκαν στις αναφορές 523/2004 και 198/2005 (συγκεκριμένα, σε σχέση με την παρουσία αμιάντου στα εκσκαμμένα πετρώματα).

Οι ιταλικές απαντήσεις της 5ης Αυγούστου και της 13ης Σεπτεμβρίου 2005 αξιολογούνται επί του παρόντος από τις υπηρεσίες της Επιτροπής.

Η Επιτροπή θα ενημερώσει την επιτροπή για την έκβαση της αξιολόγησής της το συντομότερο δυνατόν.

6. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 10 Νοεμβρίου 2006.

Κατόπιν της συνεδρίασης της Επιτροπής Αναφορών της 25ης Ιανουαρίου 2006, η Επιτροπή ενημερώθηκε με ενδιαφέρον για την έκθεση της διερευνητικής αποστολής της Επιτροπής Αναφορών. Με την παρούσα ανακοίνωση, επιθυμεί να παράσχει διευκρινίσεις για ορισμένα σημεία της έκθεσης (στοιχεία 1, 3, 4, 5, 6, 7 και 8 των Συμπερασμάτων) και να ενημερώσει την Επιτροπή Αναφορών για τις τελευταίες εξελίξεις που έχουν σημειωθεί στην υπόθεση.

- 1. Σημειώθηκαν ήδη θετικές εξελίξεις στην υπόθεση μετά την ακρόαση της Επιτροπής Αναφορών. Εκτός της επισημοποίησης του «παρατηρητηρίου» της κοιλάδας της Susa, η δημιουργία του οποίου προτάθηκε τον Δεκέμβριο του 2005, μια πρώτη συνεδρίαση των κυριότερων θεσμικών φορέων που θα συμμετάσχουν στο εν λόγω παρατηρητήριο διεξήχθη στις 4 Ιουλίου 2006.

Επίσης, ο ιταλός υπουργός Υποδομών, κ. di Pietro, κατόπιν εντολής της κυβέρνησης, απέσυρε το τμήμα του σχεδίου επί του ιταλικού εδάφους από τον νόμο «Legge Obiettivo» γεγονός το οποίο επέτρεψε την έναρξη της διάσκεψης των υπηρεσιών (που συγκεντρώνει το σύνολο των ενδιαφερομένων για την υλοποίηση της νέας γραμμής) η πρώτη συνεδρίαση της οποίας διεξήχθη στις αρχές του Αυγούστου 2006. Σε αυτό το πλαίσιο, οι ιταλικές αρχές προέβλεψαν την εκπόνηση μιας πλήρους μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Πρόκειται εν προκειμένω για συγκεκριμένες εξελίξεις εκ μέρους των ιταλικών αρχών που ανταποκρίνονται πλήρως στις εκπεφρασμένες επιθυμίες της Επιτροπής Αναφορών.

- 3.,4. και 5. Το σχέδιο Λυόν-Τορίνο προσδιορίζεται ως «TAV – Treno ad Alta Velocità» (τρένο υψηλής ταχύτητας) – και στα συμπεράσματα της έκθεσης. Η Επιτροπή επιθυμεί να υπενθυμίσει ότι το εν λόγω σχέδιο αφορά κατά προτεραιότητα μια μικτή γραμμή. Αυτή η εμπορευματική διάσταση παρέχει στο συγκεκριμένο σχέδιο την ισχυρή ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία του, στον βαθμό που επιτρέπει την υλοποίηση, σε μια ευαίσθητη ζώνη όπως οι Άλπεις, του στόχου σχετικά με την αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών (μεταφορά των οδικών μεταφορών στις σιδηροδρομικές) όπως ορίστηκε στη Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών που εγκρίθηκε το 2001.

Προκειμένου να ανταποκριθεί σε μια πρόταση προερχόμενη από τους κατοίκους της κοιλάδας της Susa, η οποία επαναλήφθηκε από την Επιτροπή Αναφορών και ζητούσε «περισσότερη διαφάνεια δίνοντας στους ευρωπαίους πολίτες τη δυνατότητα να παρέχουν

αντικειμενικές πληροφορίες σχετικά με το εν λόγω σχέδιο», η κ. Loyola de Palacio ζήτησε την εκπόνηση ανεξάρτητης εκτίμησης των μελετών από ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες, με αντικείμενο τις πτυχές υγείας, περιβάλλοντος και της επιλογής μιας νέας γραμμής αντί του εκσυγχρονισμού της ιστορικής γραμμής.

Όσον αφορά τα πιο κρίσιμα θέματα, δηλαδή τον κίνδυνο του αμιάντου και ραδονίου, οι πραγματογνώμονες ανέλυσαν τις μελέτες και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιείται από την LTF (εταιρεία σιδηροδρόμων Λυόν-Τορίνο) και συγκρίνοντάς την κυρίως με ενδεικτικά παραδείγματα, όπως οι νέες ελβετικές σιδηροδρομικές γραμμές, και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι η χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία είναι κατάλληλη και ότι τα προτεινόμενα μέτρα εγγυώνται την ελαχιστοποίηση των κινδύνων υγείας για τους εργαζόμενους και τους ντόπιους πληθυσμούς. Οι εμπειρογνώμονες συνιστούν εντούτοις να πραγματοποιηθούν συμπληρωματικές μελέτες προκειμένου να ενισχυθούν οι εγγυήσεις για το περιβάλλον και την υγεία, σε θέματα όπως η υδρογεωλογία ή η επεξεργασία των υλικών εκσκαφής.

Σχετικά με το ζήτημα της υλοποίησης μιας νέας γραμμής ή του εκσυγχρονισμού της υφιστάμενης γραμμής, οι εμπειρογνώμονες συνεισφέρουν σημαντικά στοιχεία στη συζήτηση. Η υφιστάμενη γραμμή είναι μια υπαίθρια γραμμή που διασχίζει πολυάριθμα χωριά. Αντιθέτως, η νέα γραμμή θα είναι για το διεθνές τμήμα που βρίσκεται στην ιταλική πλαγιά, σχεδόν αποκλειστικά μέσα σε σήραγγα και η εκμετάλλευσή της θα είναι κατ' αυτόν τον τρόπο λιγότερο επιζήμια από την παρούσα γραμμή: 57 από τα 61 χιλιόμετρα της γραμμής βρίσκονται σε σήραγγα.

- 6. Όσον αφορά αυτό το θέμα, πρέπει να υπενθυμίσουμε τρεις αρχές:
 - α. οι προτεραιότητες του δικτύου ΔΕΔ εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε συναπόφαση (απόφαση αριθ.°884/2004).
 - β. η εφαρμογή σχεδίων, όπως και η επιλογή της γραμμής και των τεχνικών επιλογών, εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των ενδιαφερόμενων κρατών μελών δυνάμει της αρχής της επικουρικότητας.
 - γ. είναι αυτονόητο ότι τα σχέδια αυτά υπόκεινται στην κοινοτική νομοθεσία σχετικά με το περιβάλλον και τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων, την οποία πρέπει να σεβαστούν.

- 7. Εν προκειμένω, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι, ως συνέπεια της αναφοράς 949/2003, η Επιτροπή ξεκίνησε μια υπόθεση ίδιας πρωτοβουλίας (2005/2157) και αποφάσισε να ζητήσει πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές σχετικά με το πεδίο της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων που απαιτείται για το σχέδιο, με ιδιαίτερη αναφορά στην σήραγγα εξυπηρέτησης «Venaus». Οι ιταλικές αρχές απάντησαν στο αίτημα της Επιτροπής στις 5 Αυγούστου 2005 και στις 13 Σεπτεμβρίου 2005, παρέχοντας πληροφορίες για τη διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) που ακολουθήθηκε (η οποία αποτελεί το αντικείμενο της αναφοράς αριθ. 949/2003) καθώς και για τα θέματα που ετέθησαν στις αναφορές 523/2004 και 198/2005 (ειδικότερα, σε σχέση με την παρουσία αμιάντου στα εκσκαμμένα πετρώματα). Οι ιταλικές απαντήσεις της 5ης Αυγούστου και της 13ης Σεπτεμβρίου 2005 δεν κρίθηκαν ικανοποιητικές, εφόσον δεν αποσαφήνισαν εάν είχε διενεργηθεί εκτίμηση για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της σήραγγας Venaus. Ως εκ τούτου, στις 18 Νοεμβρίου 2005 η Επιτροπή υπέβαλε εκ νέου αίτημα παροχής πληροφοριών στις ιταλικές αρχές, ζητώντας διευκρινίσεις για την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, καθώς και για τα μέτρα που προτίθενται να

εφαρμόσουν οι ιταλικές αρχές προκειμένου να διασφαλίσουν ότι η μεταχείριση των εναπομεινάντων πετρωμάτων είναι σύμφωνη με την κοινοτική νομοθεσία για τα απόβλητα. Η υπόθεση συζητήθηκε σε συνεδρίαση η οποία διεξήχθη στη Ρώμη στις 27 Ιανουαρίου 2006 μεταξύ των ιταλικών αρχών και των υπηρεσιών της Επιτροπής. Στην εν λόγω συνεδρίαση, οι ιταλικές αρχές δήλωσαν ότι η απόφαση για τη διενέργεια νέας περιβαλλοντικής εκτίμησης, η οποία κάλυπτε ειδικά τη σήραγγα Venaus, ελήφθη από την ιταλική κυβέρνηση τον Δεκέμβριο του 2005. Τα έργα κατασκευής της σήραγγας δεν θα ξεκινήσουν εν αναμονή των αποτελεσμάτων της νέας μελέτης. Αυτό επιβεβαιώθηκε με την επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2006.

Στις 29 Μαΐου 2006 η Επιτροπή απηύθυνε ακόμη μία επιστολή προς την Ιταλία υπογραμμίζοντας το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 85/337/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε, και ζητώντας από την Ιταλία να επιβεβαιώσει ότι δεν θα αναληφθούν έργα προτού διεξαχθεί πλήρης ΕΠΕ σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία. Η Ιταλία το επιβεβαίωσε αυτό με την επιστολή της 28ης Ιουνίου 2006.

Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η αιτιολογημένη γνώμη που εκδόθηκε κατά της Ιταλίας σε σχέση με τη διαδικασία επί παραβάσει αριθ.° 2002/5170 αναφέρεται στη μη συμμόρφωση και όχι στην εφαρμογή της ιταλικής νομοθεσίας σε μεμονωμένες υποθέσεις. Εντούτοις, η Επιτροπή κάνει τακτική χρήση των προνομίων της δυνάμει της Συνθήκης ΕΚ, προκειμένου να διασφαλίσει όχι μόνον την ευθυγράμμιση της ιταλικής νομοθεσίας για τη μεταφορά της οδηγίας σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) με την κοινοτική νομοθεσία, αλλά και την ορθή εφαρμογή αυτής της νομοθεσίας σε μεμονωμένες περιπτώσεις. Αυτό αποτελεί ακριβώς το αντικείμενο της υπόθεσης 2005/2157 σχετικά με το έργο Τορίνο-Λυόν. Όπως υπογραμμίστηκε ανωτέρω, σε αυτό το στάδιο δεν στοιχειοθετείται παραβίαση της οδηγίας ΕΠΕ.

Τέλος, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η οδηγία 85/337/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε, δεν απαιτεί τη διενέργεια μιας ενιαίας διεθνικής διαδικασίας ΕΠΕ για την εκτίμηση διεθνικών έργων, αλλά την τήρηση μιας διαδικασίας ανταλλαγής πληροφοριών προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία ενημέρωσης και διαβούλευσης, καθώς και η τελική απόφαση που χαρακτηρίζουν τη διαδικασία ΕΠΕ, λαμβάνουν υπόψη τις διασυνοριακές επιπτώσεις του έργου.

Θα ήταν δυνατόν να διενεργηθεί κοινή ΕΠΕ σε εκούσια βάση, και τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης Esproo σχετικά με τη διασυνοριακή ΕΠΕ έχουν εγκρίνει κατευθύνσεις οι οποίες υπογραμμίζουν πώς μπορεί να μεθοδευτεί κάτι τέτοιο. Οι κατευθύνσεις για εκούσιες κοινές ΕΠΕ θα ήταν εξίσου εφαρμοστέες στο πλαίσιο της οδηγίας ΕΠΕ (η οποία εφαρμόζει τη σύμβαση στην ΕΕ). Η Επιτροπή τονίζει ότι η έλλειψη μιας κοινής ΕΠΕ δεν συνιστά παραβίαση της κοινοτικής νομοθεσίας.

- 8. Η Επιτροπή προτίθεται να υπογραμμίσει ότι παρείχε πάντοτε στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, δηλαδή την Επιτροπή Αναφορών, όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη διευκόλυνση της κατανόησης του σχεδίου, κυρίως ενόψει της επίσκεψης των μελών της Επιτροπής Αναφορών στην κοιλάδα της Susa. Η Επιτροπή απάντησε εξάλλου με προθυμία και λεπτομερώς σε όλα τα ερωτήματα που έθεσε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσον αφορά το έργο Λυόν-Τορίνο και ο Αντιπρόεδρος Barrot προσήλθε προκειμένου να

απαντήσει προσωπικά στις ερωτήσεις που ετέθησαν από την Επιτροπή Αναφορών και την Επιτροπή Μεταφορών, που συνεδρίασαν στις 20 Ιουνίου 2006.

Επισημαίνεται επίσης στα συμπεράσματα ότι «δόθηκε ανεπαρκής, ή και καθόλου, δημοσιότητα, για παράδειγμα στον διορισμό και την εντολή της τότε αρμοδίας Επιτροπής, κ. Loyola di Palacio».

Η Επιτροπή προέβη, όπως το ορίζει η προβλεπόμενη διαδικασία στο άρθρο 17 παράγραφος α της απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 που ορίζει τα έργα προτεραιότητας του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (απόφαση αριθ. 884/2004/EK), σε διαβούλευση με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πριν από τον διορισμό των ευρωπαϊών συντονιστών. Ο Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κ. Jacques Barrot, διαβίβασε επιστολή στον κ. Paolo Costa, Πρόεδρο της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Κοινοβουλίου, στις 8 Μαρτίου 2005. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού καθώς και η Επιτροπή Προϋπολογισμών του Κοινοβουλίου εξέδωσαν ευνοϊκή γνωμοδότηση για τον διορισμό των 6 ευρωπαϊών συντονιστών. Η εν λόγω γνωμοδότηση επιβεβαιώθηκε από τη Διάσκεψη των Προέδρων του Κοινοβουλίου της 12ης Ιουλίου 2005 και έλαβε τη μορφή επιστολής του Προέδρου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, κ. Josep Borrell Fontelles, της 20ής Ιουλίου 2005. Η Επιτροπή ορίζει επακριβώς ότι, στο πλαίσιο της διαβούλευσης με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, περιγράφηκε το περιεχόμενο της αποστολής καθώς και η εντολή του ευρωπαίου συντονιστή. Λαμβάνοντας υπόψη τα εν λόγω στοιχεία, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο διορισμός των ευρωπαϊών συντονιστών αποτέλεσε αντικείμενο ευρείας και διαφανούς ενημέρωσης.

Ο διορισμός των έξι ευρωπαϊών συντονιστών από την Επιτροπή αποτέλεσε, επίσης, αντικείμενο συνέντευξης Τύπου του Αντιπροέδρου Barrot, στις 20 Ιουλίου 2005, παρουσία των ευρωπαϊών συντονιστών. Το εν λόγω γεγονός καλύφθηκε ευρέως από τα ιταλικά μέσα, όπως μαρτυρούν και τα πολυάριθμα άρθρα που εμφανίστηκαν τόσο στον εθνικό όσο και στον περιφερειακό Τύπο.

Ο ευρωπαίος συντονιστής του έργου προτεραιότητας αριθ.°6, κ. Loyola de Palacio, μετέβη στην κοιλάδα Susa, κατόπιν πρόσκλησης των τοπικών αρχών, στις 24 Νοεμβρίου 2005. Κατά τη διάρκεια αυτού του ταξιδιού, η κ. de Palacio συναντήθηκε με το σύνολο των τοπικών εκλεγμένων, στους οποίους προσπάθησε να εξηγήσει τη σημασία του έργου όσον αφορά τις προτεραιότητες της ευρωπαϊκής πολιτικής μεταφορών. Συναντήθηκε εκ νέου, στο Τορίνο, στις 24 Απριλίου 2006, με το σύνολο των αντιπροσώπων των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, στους οποίους ανέφερε λεπτομερώς τα αποτελέσματα της μελέτης που πραγματοποιήθηκε από εμπειρογνώμονες, για την Επιτροπή, προκειμένου να δώσει απαντήσεις σε ορισμένα κύρια ερωτήματα των κατοίκων της κοιλάδας όσον αφορά τον αντίκτυπο του σχεδίου.

Τέλος, η Επιτροπή ενέκρινε, στις 13 Σεπτεμβρίου 2006, μια ανακοίνωση που παρουσιάζει τις εκθέσεις των 6 ευρωπαϊών συντονιστών, μετά ένα έτος δραστηριότητας, μεταξύ των οποίων και την έκθεση της κ. de Palacio, η οποία θίγει το θέμα της προόδου του σχεδίου.

7. **Απάντηση της Επιτροπής**, που ελήφθη στις 25 Σεπτεμβρίου 2009 για τις αναφορές 949/2003, 523/2004, 198/2005 και 786/2007.

Από τον Αύγουστο του 2009, τα έργα για τη νέα σιδηροδρομική σύνδεση Λυόν-Τορίνου βρίσκονται ακόμα στο προπαρασκευαστικό στάδιο. Τα έργα για την κατασκευή της ίδιας της σήραγγας δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα ούτε στη Γαλλία ούτε στην Ιταλία· η ολοκλήρωση του

προπαρασκευαστικού σταδίου για τα έργα μηχανικού απαιτεί τη διενέργεια κάποιων πρόσθετων προπαρασκευαστικών μελετών, συμπεριλαμβανομένων κάποιων περαιτέρω εργασιών για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τέσσερις ερευνητικές σήραγγες αποτελούν μέρος της προετοιμασίας του κατασκευαστικού σταδίου της σήραγγας – τρεις στη γαλλική πλευρά και μία στην ιταλική πλευρά. Δύο από τις τρεις ερευνητικές σήραγγες στη Γαλλία έχουν ολοκληρωθεί και η τελευταία θα τελειώσει το φθινόπωρο του τρέχοντος έτους. Τα έργα στην ιταλική ερευνητική σήραγγα δεν έχουν ξεκινήσει ακόμα, καθώς εκκρεμεί η επίσημη συμφωνία σχετικά με την ευθυγράμμιση σε εκείνη την πλευρά. Είναι πολύ πιθανόν τα έργα πολιτικού μηχανικού στην ιταλική ερευνητική σήραγγα να μπορούν να ξεκινήσουν εντός του πρώτου εξαμήνου του 2010.