

# PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

*Commissione per le petizioni*

25.9.2009

## COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione 0949/2003, presentata da Alberto Perino, cittadino italiano, a nome dell'associazione "Habitat", contro la realizzazione del progetto di tratta ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione

Petizione 0523/2004, presentata da Darjana Ronconi, cittadina italiana, corredata di 1 firma, sul progetto di collegamento ferroviario Torino-Lione

Petizione 0198/2005, presentata da Marco Tomalino, cittadino italiano, a nome del "Coordinamento sanitario Valle di Susa", sui rischi sanitari associati alla costruzione della tratta ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione

### 1. Sintesi della petizione 0949/2003

Il firmatario, a nome di una serie di associazioni ambientali, agricole e comitati civici, chiede un intervento del Parlamento europeo (commissione dei trasporti) e della Commissione per valutare preventivamente tutti i problemi ambientali, tecnici, sociali ed economici conseguenti alla realizzazione del progettato nuovo collegamento ad alta capacità Torino-Lione e, in particolare, di una galleria ferroviaria (lunga 54 km) sotto il Moncenisio (valico alpino fra Italia e Francia). Descrive una serie di motivi contrari alla costruzione del nuovo traforo ferroviario: rischio idrogeologico, rocce contenenti uranio ed amianto, gas grisou, impatto termico, compromissione di aree agricole ad alto valore e di zone densamente popolate, sfavorevole analisi costi-benefici, vasta opposizione democratica e sociale delle popolazioni interessate. Sottolinea inoltre che l'Unione ha già finanziato (per 150 milioni di euro) studi di fattibilità del progetto, senza ottenere i risultati sperati e che, da parte francese, esistono rapporti e perizie tecniche negative sull'opera in questione. Chiede perciò di soprassedere ad ulteriori finanziamenti, tendenti a favorire linee ferroviarie nuove, rischiose ed anti-economiche, invece di potenziare quelle esistenti e sottoutilizzate (come il valico del Fréjus); in ogni caso, di rivedere la scelta del tracciato, scartando quello più oneroso, con un maggiore impatto ambientale e sociale, di affrontare "a monte" i gravi problemi geologici connessi agli scavi e di controllare che siano esperite tutte le procedure di valutazione d'impatto ambientale e di aggiudicazione di appalti per lavori internazionali, conformemente alla normativa

CM\791817IT.doc

PE343.915v01-00

comunitaria.

### **Sintesi della petizione 0523/2004**

La firmataria si oppone al progetto di collegamento ferroviario ad alta velocità Lione-Torino-Milano (TAV/TAC) che comporta la realizzazione di una nuova galleria attraverso le Alpi, basando le proprie obiezioni su ragioni finanziarie e ambientali e sottolineando che sono state ignorate le forti proteste dei residenti (3 000 firme). In particolare, non è stata rispettata la distanza necessaria tra le abitazioni e la futura linea ferroviaria (a quanto pare l'attuale progetto prevede solo 20-30 metri, mentre in Francia la distanza minima dal binario ad alta velocità del TGV è di 150 metri). Ciò potrebbe provocare gravi incidenti e determinare dannosi effetti sull'ambiente. Inoltre, la firmataria menziona ingenti quantità di amianto in superficie nel sito originale nella bassa Valle di Susa, nonché materiali radioattivi nell'alta Valle di Susa.

I firmatari chiedono pertanto l'intervento del Parlamento europeo e della Commissione che, in risposta a un'altra denuncia (del 12 aprile 2004) avevano riferito che non era stata concessa alcuna autorizzazione per il progetto in conformità della direttiva 85/337/CEE.

### **Sintesi della petizione 0198/2005**

A nome di un'associazione di 100 medici, il firmatario lancia un allarme sui rischi sanitari cui verrà sottoposta la popolazione della bassa Valle di Susa e della parte nord-occidentale della città di Torino con la costruzione della nuova linea ferroviaria ad alta velocità e ad alta frequentazione che collegherà Torino a Lione. Attira l'attenzione su un doppio pericolo di contaminazione del territorio da parte dell'amianto e dell'uranio, entrambi presenti in natura. Per quanto riguarda l'amianto, di cui sono noti gli effetti letali qualora venga disperso nell'aria, la sua presenza insidiosa nel caso in questione è stata confermata da un recente studio dell'Università di Siena sulla geologia della Valle di Susa. In questo contesto andrebbe ricordato che il progetto della TAV non prevede l'applicazione di un piano di sicurezza sanitaria neppure durante l'estrazione, il trasporto e lo stoccaggio del materiale. Quanto all'uranio, sono stati da tempo individuati numerosi giacimenti nel massiccio situato lungo la frontiera, destinato ad essere attraversato dal tunnel principale della nuova linea ferroviaria. I firmatari desiderano pertanto sapere se il progetto, che ignora i rischi sanitari connessi all'immissione nell'aria di ingenti particelle di amianto e uranio e non tiene conto degli elevatissimi costi che bisogna sostenere per ridurre gli effetti della contaminazione di una valle e di una vasta area urbana, è conforme alla normativa sulla valutazione d'impatto ambientale.

## **2. Ricevibilità**

Dichiarate ricevibili il 23 marzo 2004 (0949/2003), il 26 novembre 2004 (0523/2004), l'11 luglio 2005 (0198/2005). La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 175, paragrafo 4, del regolamento).

## **3. Risposta della Commissione per la petizione 0949/2003, ricevuta il 23 marzo 2004**

- a. "La Comunità è responsabile dell'individuazione delle infrastrutture appartenenti alla rete transeuropea di trasporti (TEN) e della definizione delle priorità di intervento in

questo ambito. Gli orientamenti comunitari per la TEN-T hanno individuato l'asse Lione-Torino (parte del progetto prioritario n. 6 Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste) quale progetto prioritario. Tali orientamenti comunitari sono stati adottati in codecisione (**dal Consiglio e dal Parlamento europeo**) nel 1996. I nuovi orientamenti (ancora in corso di approvazione) hanno confermato il carattere prioritario del progetto. La prima lettura del luglio 2002 al Parlamento europeo ha confermato il fatto che l'asse Lione-Torino rappresenta un progetto prioritario nell'ambito delle TEN.

È opportuno rammentare, tuttavia, che l'attuazione del progetto rimane di stretta competenza degli Stati membri. Tutti gli aspetti relativi al ciclo di vita di un progetto di infrastruttura (progettazione – permessi di costruzione – costruzione ecc.) sono gestiti dagli Stati membri o dal responsabile del progetto cui è stata affidata l'esecuzione del progetto stesso.

- b. Contrariamente a quanto affermato nel documento presentato dal firmatario, la linea del Moncenisio (che collega Chambéry a Torino) non è poco utilizzata. Essa è infatti una delle linee TEN-T con il maggior traffico di treni merci internazionali al giorno. A parte questo, è vero che durante l'ultimo decennio le tendenze del traffico sono state inferiori alle previsioni. Ciò può essere ricondotto a tre motivi:
- i. la quota di mercato dei treni merci nell'Unione è pesantemente diminuita durante gli ultimi decenni, a causa delle pessime prestazioni degli operatori ferroviari;
  - ii. la linea è stata costruita tra il 1855 e il 1870 e le sue caratteristiche sono attualmente obsolete (dislivelli elevati, curve con raggio limitato, vecchio sistema di elettrificazione ecc.). Inoltre, a causa di tali caratteristiche specifiche, i costi di esercizio sono elevati, in particolare per via della necessità di utilizzare almeno due, o nel caso dei treni più pesanti, tre locomotive;
  - iii. è vero che una parte della capacità residua è ancora disponibile sulla linea; tuttavia, a causa dei limiti summenzionati, non è possibile offrire un servizio ferroviario di elevata qualità in grado di competere con il trasporto su strada dal punto di vista della durata del viaggio, dell'efficienza e della puntualità. A ciò si aggiunge il fatto che sulla linea sono attualmente in corso lavori di ristrutturazione volti al miglioramento della sagoma (fino a B+) e della sicurezza. Questi lavori permetteranno a più treni che effettuano un trasporto combinato di usufruire della linea e di sviluppare un progetto pilota di 'autostrada viaggiante'. Ciò colmerebbe la lacuna temporale tra il momento attuale e la data di entrata in funzione della nuova linea, nel 2020. Questi lavori hanno portato a una riduzione significativa della capacità della linea, poiché, al fine di adattare la sagoma del tunnel del Moncenisio, in tutta la fase dei lavori si rende disponibile soltanto un binario. Questa situazione rimarrà immutata almeno fino alla fine del 2006.
- c. I corridoi nord-sud (che collegano l'Italia all'Europa settentrionale attraverso Svizzera o Austria) rappresentano complessivamente un volume significativo di traffico. Tuttavia, al momento attuale, come già illustrato precedentemente, la linea con il

maggior volume di traffico (per ciò che riguarda il trasporto merci) rimane il Fréjus. Il drammatico incidente verificatosi nel traforo del Monte Bianco nel marzo 1999, che ha comportato la sua chiusura per oltre due anni, ha mostrato l'estrema vulnerabilità dell'Italia che ha basato i suoi scambi con i paesi vicini principalmente sul trasporto su gomma. La tratta Lione-Torino è parte di uno dei più importanti corridoi di collegamento con l'Europa centrale e orientale (in senso ampio non limitato esclusivamente ai nuovi Stati membri) e con l'Europa occidentale (Francia – penisola iberica – isole britanniche). Se il volume di traffico dovesse crescere a esclusivo beneficio del trasporto su strada, le conseguenze per gli abitanti di queste aree, e in particolare delle valli alpine, sarebbero gravose in termini di inquinamento e di sicurezza.

La necessità di ridurre gli squilibri tra il trasporto su gomma e quello su rotaia in particolare, sottolineata nel Libro bianco sulle politiche dei trasporti del 2001, ha chiaramente indicato il bisogno di costruire nuovi collegamenti ferroviari (tra i quali la tratta Lione-Torino) al fine di accrescere la competitività delle ferrovie. La nuova linea offrirà l'opportunità di creare un'autostrada viaggiante, probabilmente basata sul modello dell'Eurotunnel, dall'area di Lione alla cinta urbana di Milano, con l'obiettivo di ridurre la pressione del traffico stradale pesante sulle gallerie alpine del Monte Bianco e del Fréjus.

- d. Sulla base delle informazioni fornite dallo Stato membro alla Commissione, le autorità locali sono state consultate in merito alla selezione del tracciato della linea in Italia. Questo processo ha portato ad alcune modifiche rispetto al progetto iniziale.
- e. Come già affermato, la Comunità è responsabile dell'individuazione delle priorità TEN. La scelta del tracciato della linea o le opzioni tecniche rimangono di stretta competenza dello Stato membro interessato.
- f. La situazione degli altri progetti citati dal firmatario non è ben nota alla Commissione. È opportuno ricordare che la legislazione comunitaria in materia di ambiente si applica in maniera rigorosa a tutti i progetti. Se si può dimostrare una potenziale violazione di tale legislazione, possono essere adottate misure adeguate a livello comunitario al fine di prevenire tale situazione.
- g. Gli studi a cui fa riferimento il firmatario, in particolare quelli relativi all'ambiente, sono attualmente in corso di svolgimento da parte dell'impresa responsabile del progetto nel quadro del programma di lavoro 2001-2006.
- h. La Comunità finanzia attualmente studi che, tra le altre cose, devono fornire entro il 2006 un quadro chiarissimo per la costruzione di questa nuova infrastruttura; tali studi comprendono:
  - opzioni tecniche per la costruzione della galleria;
  - misure di protezione ambientale e di attenuazione;
  - pianificazione finanziaria e opzioni giuridiche per il possibile coinvolgimento di enti privati mediante un partenariato pubblico-privato.

Inoltre il governo francese, durante l'ultimo CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) del 18 dicembre 2003, ha deciso di accordare priorità al progetto e di garantire un finanziamento adeguato alla fase di studio

fino alla fine del 2006. Questa posizione è contraria a quanto espresso nell'audit sulle infrastrutture di trasporto' svolto dai ministeri dell'Economia e dei trasporti francesi e che aveva effettuato solamente una valutazione parziale, e a breve termine, delle infrastrutture necessarie nelle Alpi occidentali.

- i. Come illustrato al punto 6 sopra, la normativa comunitaria in materia ambientale si applica al progetto rigorosamente senza eccezioni.

In particolare, la direttiva 85/337/CEE del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (direttiva VIA), modificata dalla direttiva 97/11/CE, stabilisce che gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto. Detti progetti sono definiti nell'articolo 4 che fa riferimento agli allegati I e II della direttiva.

La procedura di VIA deve inoltre includere consultazioni del pubblico e delle autorità competenti responsabili dell'ambiente. I risultati di tali consultazioni e della valutazione d'impatto ambientale devono essere presi in considerazione nella procedura di autorizzazione. L'articolo 7 della direttiva definisce una procedura per quei progetti che possono avere effetti significativi sull'ambiente di un altro Stato membro. In sostanza, esso fornisce allo Stato membro coinvolto (e al proprio pubblico) il diritto di partecipare alle procedure di VIA in corso di svolgimento. Spetta allo Stato membro coinvolto determinare il modo preciso in cui attuare tali disposizioni.

Sembra che molte delle preoccupazioni espresse dai firmatari possano essere esaminate alla luce delle disposizioni della direttiva VIA prima che si adotti una decisione in merito alla concessione dell'autorizzazione. Se la VIA non dovesse includere tutti i passi necessari di cui alla direttiva, potrebbe verificarsi una violazione prima facie su cui la Commissione indagherebbe insieme con lo Stato membro coinvolto. Sulla base delle informazioni fornite dai firmatari non è possibile ravvisare alcuna violazione della direttiva VIA in questo caso specifico. Se i firmatari saranno in grado di fornire informazioni dettagliate che possano permettere alla Commissione di valutare tale questione in relazione alle direttive summenzionate, la Commissione potrà indagare in merito.

- j. Per ciò che concerne le preoccupazioni del firmatario relative al rumore, la direttiva 2002/49/CE relativa al rumore ambientale (GU L 189 del 18.7.2002) prevede che le autorità competenti degli Stati membri elaborino mappe acustiche strategiche sulla base di indicatori comuni, informino il pubblico in merito all'esposizione al rumore e ai suoi effetti ed elaborino piani d'azione per affrontare il problema dell'inquinamento acustico nei principali agglomerati e nelle vicinanze delle principali infrastrutture di trasporto, comprese le ferrovie. Per le principali ferrovie (con oltre 60 000 passaggi di treni all'anno), le prime mappe e i primi piani d'azione devono essere elaborati rispettivamente entro il 2007 e il 2008. Benché la direttiva non fissi valori limite armonizzati a livello europeo per l'esposizione al rumore ambientale, essa prevede che

gli Stati membri vicini cooperino ai piani d'azione per le regioni frontaliere.”

**4. Risposta della Commissione, ricevuta il 22 giugno 2005**

“La Commissione ha esaminato l'ulteriore documentazione inviata dal sig. Perino a seguito della riunione della commissione, tenutasi l'1 e il 2 settembre 2004.

I documenti contestano la portata della valutazione d'impatto ambientale richiesta per la proposta, relativamente alla galleria di servizio di Venaus. La Commissione ha scritto pertanto alle autorità italiane, chiedendo ulteriori delucidazioni che le consentano di determinare se le procedure si siano svolte correttamente.

La Commissione informerà al più presto la commissione per le petizioni in merito all'esito delle indagini.”

**5. Risposta della Commissione, ricevuta il 3 febbraio 2006**

“Come indicato nella precedente comunicazione alla commissione per le petizioni del Parlamento europeo, la Commissione ha deciso di richiedere informazioni alle autorità italiane in merito alla portata della valutazione d'impatto ambientale richiesta per il progetto, con particolare riferimento alla galleria di servizio di Venaus.

Le autorità italiane hanno risposto alla richiesta della Commissione il 5 agosto 2005 e 13 settembre 2005, fornendo informazioni riguardo alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale adottata (che costituisce l'argomento della petizione 0949/2003), nonché in merito alle questioni sollevate nelle petizioni 523/2004 e 198/2005 (soprattutto in relazione alla presenza di amianto nelle rocce scavate).

Le risposte italiane del 5 agosto e 13 settembre 2005 sono attualmente oggetto di esame da parte dei servizi della Commissione.

La Commissione informerà quanto prima la commissione per le petizioni in merito all'esito della propria valutazione.”

**6. Risposta della Commissione, ricevuta il 10 novembre 2006**

“In riferimento alla riunione della commissione per le petizioni tenutasi il 25 gennaio 2006, la Commissione ha visionato con interesse la relazione della commissione per le petizioni sulla sua missione ‘ricognitiva dei fatti’. Con la presente comunicazione, la Commissione desidera fornire chiarimenti in merito ad alcuni punti della relazione (punti 1, 3, 4, 5, 6, 7 e 8 delle conclusioni) nonché informare la commissione per le petizioni circa gli ultimi sviluppi intervenuti in ordine al fascicolo in esame.

- 1. Il caso registra già alcuni sviluppi positivi, che si sono prodotti successivamente all'audizione della commissione per le petizioni. Oltre all'ufficializzazione de ‘l'osservatorio’ della Valle di Susa, la cui creazione era stata proposta nel dicembre 2005, il 4 luglio 2006 si è tenuta una prima riunione dei principali soggetti istituzionali che vi prenderanno parte.

Peraltro, il ministro italiano delle infrastrutture Di Pietro, su mandato del governo, ha ritirato la sezione del progetto per il tratto in territorio italiano della ‘Legge Obiettivo’, permettendo in tal modo l’apertura della conferenza dei servizi (che riunisce tutte le parti interessate alla realizzazione della nuova linea), la cui prima riunione si è tenuta all’inizio di agosto del 2006. In tale contesto, le autorità italiane hanno previsto di far realizzare uno studio d’impatto ambientale (SIA) completo.

Si tratta, da parte delle autorità italiane, di progressi concreti che rispondono pienamente agli auspici espressi dalla commissione per le petizioni.

- 3, 4 and 5. Anche nelle conclusioni della relazione, il progetto Lione-Torino viene definito come ‘TAV – Treno ad Alta Velocità’. La Commissione desidera ricordare che il progetto in questione riguarda una linea mista a priorità trasporto merci. Questa dimensione conferisce al progetto un forte valore aggiunto europeo, nella misura in cui permette di attuare, in una zona sensibile come quella delle Alpi, l’obiettivo di trasporto modale (trasferimento dei camion dalla strada alla rotaia) che la stessa Commissione si è prefissata nel Libro bianco sulla politica dei trasporti approvato nel 2001.

Per rispondere a una proposta avanzata dagli abitanti della Valle di Susa e ripresa dalla commissione per le petizioni, proposta che invoca una maggiore trasparenza affinché i cittadini europei possano disporre di informazioni obiettive sul progetto, la sig.ra Loyola de Palacio aveva chiesto che gli studi vertenti sugli aspetti relativi alla salute, all’ambiente e alla scelta di realizzare una nuova linea piuttosto che di ammodernare quella tradizionale fossero sottoposti a una valutazione da parte di esperti indipendenti.

Per quanto concerne i punti più critici, ossia il rischio amianto e radon, gli esperti hanno analizzato gli studi nonché la metodologia utilizzata dalla LTF, confrontandola, in particolare, con esempi significativi come quelli dei nuovi trafori ferroviari svizzeri e sono giunti alla conclusione che la metodologia utilizzata è pertinente e che le misure proposte sono in grado di garantire la minimizzazione dei rischi per la salute degli operai e delle popolazioni locali. Gli esperti raccomandano, tuttavia, che vengano realizzati ulteriori studi per rafforzare le garanzie relativamente all’ambiente e alla salute su punti quali l’idrogeologia o il trattamento degli sbancamenti.

Sulla questione della realizzazione di una linea nuova o dell’ammodernamento di quella attuale, gli esperti introducono nel dibattito alcuni elementi importanti. La linea esistente è una linea a cielo aperto che attraversa numerosi paesi. Quella nuova, invece, per quanto riguarda la sezione internazionale situata sul versante italiano, si svilupperà quasi esclusivamente all’interno di tunnel e il suo impiego sarà pertanto meno penalizzante rispetto al tracciato attuale: 57 dei 61 chilometri del tracciato si snodano all’interno di tunnel.

- 6. Per quanto attiene al punto in questione, occorre ricordare tre principi:
  - a. le priorità della rete RTE sono state approvate con decisione congiunta dal Consiglio e dal Parlamento europeo (decisione n. 884/2004);
  - b. in virtù del principio di sussidiarietà, l’attuazione dei progetti, ad esempio la scelta del tracciato e le opzioni tecniche, è di competenza degli Stati membri interessati;

- c. rimane inteso che tali progetti sono assoggettati e devono essere conformi alla normativa comunitaria in materia di ambiente e di aggiudicazione degli appalti pubblici.
- 7. Per quanto attiene al punto in questione, la Commissione sottolinea che, in seguito alla petizione n. 949/2003, la stessa Commissione ha istruito un caso d'ufficio (2005/2157) e ha deciso di interpellare le autorità italiane in merito all'ambito di applicazione della valutazione d'impatto ambientale richiesta per il progetto, con riferimento, in particolare, al tunnel di servizio di 'Venaus'. Il 5 agosto e il 13 settembre 2005 le autorità italiane hanno risposto alla Commissione fornendo informazioni in merito alla procedura seguita per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) (che costituisce l'oggetto della petizione 0949/2003) e alle questioni sollevate nelle petizioni 0523/2004 e 0198/2005 (con riferimento, in particolare, alla presenza di amianto nelle rocce scavate). Le risposte ricevute da parte italiana il 5 agosto e il 13 settembre 2005 non sono state considerate soddisfacenti in quanto non hanno saputo chiarire se sia stato valutato l'impatto ambientale del tunnel di Venaus. Pertanto, il 18 novembre 2005 la Commissione ha rivolto alle autorità italiane un'ulteriore richiesta di informazioni, esigendo che le venissero forniti chiarimenti riguardo alla valutazione d'impatto ambientale del tunnel di Venaus e alle misure che le autorità italiane intendono mettere in atto per garantire che le rocce di scavo siano trattate in conformità con la normativa comunitaria in materia di rifiuti. Il caso è stato dibattuto a Roma il 27 gennaio 2006 in occasione di una riunione tra le autorità italiane e la Commissione, nel corso della quale le autorità italiane hanno affermato che nel dicembre 2005 il governo italiano aveva deciso di eseguire una nuova valutazione ambientale avente specificatamente ad oggetto il tunnel di Venaus. Nessuna opera di costruzione del tunnel sarebbe stata avviata prima di conoscere l'esito del nuovo studio. Con una lettera del 17 febbraio 2006 veniva confermato quanto sopra.

Il 29 maggio 2006 la Commissione ha indirizzato un'altra lettera all'Italia ponendo l'accento sul campo di applicazione della direttiva 85/337/CEE e relative modifiche e chiedendo all'interlocutore di confermare che nessuna opera sarebbe stata intrapresa prima dell'esecuzione di una VIA completa ai sensi della suddetta direttiva. L'Italia ha confermato quanto sopra con una lettera del 28 giugno 2006.

La Commissione osserva inoltre che il parere motivato formulato nei confronti dell'Italia in relazione alla procedura d'infrazione n. 2002/5170 fa riferimento alla non conformità della legislazione italiana, non all'applicazione della stessa legislazione nei casi individuali. Ad ogni modo, la Commissione si avvale regolarmente delle prerogative che le derivano ai sensi del trattato CE per assicurare non solo che la normativa italiana di recepimento della direttiva in materia di valutazione d'impatto ambientale sia resa conforme alla legislazione comunitaria ma anche che tale legislazione sia correttamente applicata nei casi individuali. È precisamente questo l'oggetto del caso n. 2005/2157 relativo al progetto Lione-Torino. Come evidenziato in precedenza, nella fase attuale non è possibile ravvisare alcuna violazione della direttiva VIA.



Infine la Commissione sottolinea che, per la valutazione dei progetti transnazionali, la direttiva 85/337/CEE e relative modifiche non richiede la messa in atto di un'unica procedura transnazionale VIA, bensì l'attuazione di una procedura di scambio di informazioni volta ad assicurare che i processi di acquisizione delle informazioni e di consultazione, così come la decisione finale, processi che caratterizzano la procedura VIA, tengano conto degli effetti transfrontalieri del progetto.

Una possibilità sarebbe quella di eseguire una VIA congiunta su base volontaria; le parti aderenti alla convenzione di Espoo sulla valutazione d'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero hanno approvato una guida che descrive a grandi linee come regolarsi in merito. Essa sarebbe applicabile anche nel contesto della direttiva VIA (che applica la convenzione nell'UE). La Commissione rileva tuttavia che la mancanza di una valutazione d'impatto ambientale congiunta non costituisce una violazione della normativa comunitaria.

- 8. La Commissione tiene a sottolineare di avere sempre fornito al Parlamento europeo, in particolare alla commissione per le petizioni, tutte le informazioni necessarie per agevolare la comprensione del progetto, soprattutto in vista della visita dei membri della commissione per le petizioni in Valle di Susa. La Commissione, del resto, ha risposto con diligenza e in modo dettagliato a tutti gli interrogativi mossi dal Parlamento europeo in merito al progetto Lione-Torino e lo scorso 20 giugno 2006 il vicepresidente Barrot è venuto a rispondere personalmente alle interrogazioni delle commissioni per le petizioni e per i trasporti, riunite in sessione congiunta.

Peraltro, nelle conclusioni, viene rilevato che *'insufficient publicity or no publicity at all was given – for example – to the appointment and mandate of acting Commissioner Loyola de Palacio'*.

Come prevede la procedura di cui all'articolo 17 bis della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che stabilisce i progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti (decisione n. 884/2004/CE), la Commissione ha consultato il Parlamento europeo prima della nomina dei coordinatori europei. L'8 marzo 2005 il vicepresidente della Commissione europea, Jacques Barrot, ha trasmesso una lettera all'onorevole Paolo Costa, presidente della commissione per i trasporti e il turismo del Parlamento. La commissione per i trasporti e il turismo e la commissione per i bilanci del Parlamento hanno espresso parere favorevole riguardo alla nomina dei 6 coordinatori europei, parere che è stato confermato dalla Conferenza dei presidenti del Parlamento del 12 luglio 2005 e riportato in una lettera del Presidente del Parlamento europeo onorevole Josep Borrell Fontelles del 20 luglio 2005. La Commissione precisa che, nel quadro della consultazione del Parlamento europeo, sono stati descritti il contenuto della missione così come il mandato del coordinatore europeo. Tenuto conto di questi elementi, la Commissione ritiene che l'informazione riguardante la nomina dei coordinatori europei sia stata ampia e trasparente.

La nomina dei sei coordinatori europei da parte della Commissione ha inoltre costituito l'argomento di una conferenza stampa del vicepresidente Barrot tenutasi il 20 luglio 2005 alla presenza degli stessi coordinatori. Tale evento è stato ampiamente seguito dai media italiani, come attestano i numerosi articoli apparsi sulla stampa nazionale e regionale.

La coordinatrice europea del progetto prioritario n. 6, la sig.ra Loyola de Palacio, si

era recata in Valle di Susa su invito delle autorità locali il 24 novembre 2005. Nel corso della visita, la sig.ra de Palacio aveva incontrato tutti gli amministratori locali e si era prodigata a spiegare loro l'importanza del progetto per le priorità della politica europea dei trasporti. Il 24 aprile 2006 si era incontrata nuovamente, a Torino, con tutti i rappresentanti delle autorità locali, regionali e nazionali ai quali aveva dettagliato i risultati dello studio realizzato dagli esperti per conto della Commissione, al fine di fornire risposte ad alcuni dei principali interrogativi posti dagli abitanti della valle riguardo all'impatto del progetto.

Infine, il 13 settembre 2006 la Commissione ha approvato una comunicazione recante le relazioni dei 6 coordinatori europei dopo un anno di attività. Tra di esse, figura la relazione della sig.ra de Palacio che faceva il punto sullo stato di avanzamento del progetto.”

**7. Risposta della Commissione**, ricevuta il 25 settembre 2009 per le petizioni 0949/2003, 0523/2004, 0198/2005 e 0786/2007

“Dall'agosto 2009 i lavori sul nuovo collegamento ferroviario Lione-Torino sono ancora in fase preparatoria. Le attività di costruzione della galleria non sono ancora iniziate né in Francia né in Italia; il completamento della fase preparatoria relativa ai lavori di ingegneria necessita di alcuni ulteriori studi preliminari, tra cui un'altra valutazione d'impatto ambientale. La preparazione della fase di costruzione della galleria prevede la realizzazione di quattro cunicoli esplorativi, di cui tre sul versante francese e uno su quello italiano. In Francia due di questi cunicoli sono stati completati e l'ultimo verrà portato a termine nell'autunno di quest'anno. I lavori del cunicolo italiano non sono ancora iniziati, perché si attende un accordo formale relativo al tracciato su quel versante. È probabile che i lavori di ingegneria civile del cunicolo esplorativo italiano inizino nel primo semestre del 2010.”