

# PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

*Comisia pentru petiții*

25.09.2009

## COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Petiția nr. 949/2003, adresată de Alberto Perino, de cetățenie italiană, în numele asociației „Habitat”, privind opoziția față de construcția liniei feroviare de mare viteză Torino-Lyon

Petiția nr. 523/2004, adresată de Darjana Ronconi, de cetățenie italiană,, însoțită de o semnătură, privind viitoarea linie feroviară Torino-Lyon

Petiția nr. 198/2005, adresată de Marco Tomalino, de cetățenie italiană, în numele *Coordinamento sanitario Valle di Susa*, privind riscurile pentru sănătate ale liniei feroviare de mare viteză Torino-Lyon

### 1. Rezumatul petiției nr. 949/2003

Petiționarul, acționând în numele mai multor asociații ecologice, agricole și municipale, solicită Parlamentului European (Comisiei pentru transport și turism) și Comisiei să inițieze o evaluare ex-ante a tuturor problemelor de mediu, tehnice, sociale și economice legate de proiectul de construcție a liniei feroviare de mare viteză Torino-Lyon, în special în ceea ce privește un tunel feroviar (lung de 54 km) de sub Muntele Cenis (pas alpin între Italia și Franța). Acesta prezintă o serie de argumente împotriva construcției tunelului feroviar planificat: riscurile hidrogeologice, agregatele conținând uraniu și azbest, gazele de mină, impactul termic, efectele asupra terenurilor agricole valoroase și a zonelor cu populație densă, analizele nefavorabile costuri-beneficii și larga opoziție exprimată de cei afectați. Petiționarul subliniază faptul că Uniunea a finanțat deja studiile de fezabilitate aferente proiectului (150 de milioane EUR), fără a se obține rezultatele scontate, iar rapoartele și studiile tehnice întocmite de experții francezi sunt negative. În consecință, acesta solicită suspendarea finanțării în cazul unor legături feroviare ineficiente din punct de vedere economic și care generează riscuri și luarea de măsuri pentru îmbunătățirea infrastructurii feroviare deja existente, prea puțin utilizate, cum ar fi pasul Fréjus; petiționarul solicită revizuirea traseului, eliminarea celei mai costisitoare alternative și cu cel mai mare impact asupra mediului și social, precum și ca problemele geologice conexe construcției tunelului să fie analizate prioritar, iar analizele impactului asupra mediului și licitațiile internaționale să se deruleze în deplină conformitate cu legislația comunitară.

CM\791817RO.doc

PE343.915/REV IV

RO

*Unită în diversitate*

RO

## **Rezumatul petiției nr. 523/2004**

Petiționara se opune proiectului de construcție a liniei feroviare de mare viteză Lyon-Torino-Milano (TAV/TAC) care presupune excavarea unui tunel prin Alpi; obiecțiile sale vizează aspectele financiare și de mediu ale proiectului, subliniind faptul că amplele proteste ale locuitorilor din zonă (3 000 de semnături) au fost ignorate. Nu se respectă, în special, distanța minimă admisă între zonele locuibile și viitoarea linie feroviară (se pare că proiectul în cauză prevede o distanță de 20-30 de metri, deși în Franța, distanța minimă față de linia de mare viteză TGV este de 150 de metri). Aceasta ar putea provoca accidente grave și ar putea avea efecte dăunătoare asupra mediului. În plus, petiționara menționează cantitățile importante de azbest de suprafață din locația inițială situată în valea inferioară a Susei și materialele radioactive din valea superioară a acesteia.

În consecință, petiționarii solicită intervenția Parlamentului European și a Comisiei, aceasta din urmă indicând în răspunsul său la o altă petiție din 12 aprilie 2004 faptul că nu a existat o autorizare a proiectului în temeiul Directivei 85/337/CEE.

## **Rezumatul petiției nr. 198/2005**

În numele unei asociații a medicilor alcătuită din 100 de membri, petiționarul trage un semnal de alarmă cu privire la riscurile pe care construcția noii linii feroviare de mare viteză Torino-Lyon și marea capacitate a acesteia le-ar avea asupra sănătății locuitorilor din valea inferioară a Susei și a celor din nord-vestul orașului Torino. Acesta atrage atenția asupra unui dublu risc de poluare în zonă, cu azbest și uraniu în stare naturală. În ceea ce privește azbestul (recunoscut ca având efecte letale dacă este dispersat în aer), prezența insidioasă a acestuia în zonă a fost confirmată de un recent studiu efectuat de Universitatea din Siena privind geologia văii Susa. Referitor la acest aspect, trebuie menționat faptul că proiectul de construcție a liniei feroviare de mare viteză nu include un plan de protecție a sănătății publice în momentul extracției, transportului și depozitării azbestului. În ceea ce privește uraniul, au fost identificate în trecut o serie de depozite în masivul muntos de la frontieră care ar urma să fie excavat pentru a construi tunelul principal prin care va trece noua cale ferată. În consecință, semnatarii contestă conformitatea proiectului cu cerințele evaluării impactului asupra mediului: proiectul nu ține seama de riscurile asupra sănătății rezultate în urma dispersiei în aer a particulelor de azbest și uraniu și, prin urmare, nu ia în considerare costurile reducerii efectelor poluării în valea Susei și în extinsa zonă urbană. </TEXTE>

### **2. Admisibilitate**

Declarate admisibile la 23 martie 2004 (949/2003), 26 noiembrie 2004 (523/2004) și 11 iulie 2005 (198/2005). Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 175 alineatul (4) din Regulamentul de procedură].

### **3. Răspunsul Comisiei la petiția nr. 949/2003, primit la 23 martie 2004**

- a. „Comunitatea este responsabilă de identificarea infrastructurii care aparține Rețelei Transeuropene (TEN) și de stabilirea priorităților de acțiune în acest domeniu”. Orientările comunitare pentru TEN-T au identificat axa Lyon-Torino (care este parte a proiectului prioritar nr. 6 Lyon-Torino-Milano-Venezia-Trieste) ca proiect prioritar.

Aceste orientări comunitare au fost adoptate în temeiul procedurii de codecizie (**și anume de către Consiliu și Parlamentul European**) în 1996. Noile orientări (aflate încă în curs de adoptare) au reiterat prioritatea proiectului. PE a confirmat în iulie 2002, în primă lectură, faptul că axa Lyon-Torino reprezintă un proiect prioritar în domeniul TEN.

Totuși, trebuie reamintit faptul că punerea în aplicare a proiectelor ține de competența exclusivă a statelor membre. Toate aspectele privind ciclul de viață al unui proiect de infrastructură (proiectare – autorizații de construcție – construcție etc.) sunt gestionate de statele membre sau de executantul cărui i s-a atribuit proiectul.

- b. Contrar celor susținute în petiție, linia Mont Cenis (care leagă Chambéry de Torino) este des utilizată. Aceasta este, de fapt, una dintre liniile TEN-T cu cel mai mare trafic feroviar internațional zilnic de mărfuri. În ciuda acestui lucru, este adevărat că, în ultimul deceniu, tendința traficului a fost sub așteptări. Motivele acestei stări de fapt sunt legate de trei aspecte:
- i. cota de piață a transportului feroviar de mărfuri în Uniune a înregistrat un declin major în ultimele decenii, datorită performanțelor deosebit de slabe ale operatorilor feroviari.
  - ii. linia în cauză a fost construită între 1855 și 1870, iar caracteristicile acesteia nu mai corespund cerințelor actuale (are un grad ridicat de înclinare, curbe cu rază mică de manevră, sistem de electrificare învechit etc.). În plus, datorită acestor caracteristici, costurile de operare sunt foarte mari, în special deoarece sunt necesare cel puțin două sau, în cazul trenurilor grele, trei locomotive.
  - iii. este adevărat că linia dispune în continuare de o anumită capacitate liberă - totuși, datorită constrângerilor menționate mai sus, nu este posibilă implementarea unui serviciu feroviar de înaltă calitate, capabil să concureze cu transportul rutier în ceea ce privește timpii de transport, eficiența și fiabilitatea de sincronizare. În plus, în prezent, se efectuează lucrări de modernizare a liniei respective pentru a crește gabaritul de încărcare (la B+) și pentru a ameliora siguranța acesteia. Lucrările vor permite creșterea numărului de trenuri de transport combinat pe această linie și punerea în aplicare a unui proiect pilot de „autostradă feroviară”. Astfel, se va acoperi perioada până la darea în folosință a noii linii, adică până în 2020.  
Demararea lucrărilor a determinat o reducere semnificativă a capacității acesteia, deoarece, pentru a crește gabaritul tunelului de sub Mont Cenis, este disponibil un singur sens al căii ferate pe durata lucrărilor. Situația va rămâne neschimbată cel puțin până la sfârșitul anului 2006.
- c. Coridoarele Nord-Sud (care leagă Italia de Europa de Nord prin Elveția și Austria) reprezintă împreună un volum important al traficului. Totuși, în prezent, după cum s-a arătat mai sus, linia cu cel mai mare volum al traficului (de mărfuri) rămâne Fréjus. Dramaticul accident din tunelul Mont Blanc din martie 1999 – care a dus la închiderea acestuia pentru mai mult de doi ani – a demonstrat extrema vulnerabilitate a Italiei, aceasta bazându-și relațiile comerciale cu țările învecinate pe transportul rutier. Secțiunea Lyon-Torino este parte a unuia dintre coridoarele majore care leagă Europa Centrală și Europa de Est (în principiu, care nu se limitează doar la noile state membre), precum și de Europa Occidentală (Franța – Peninsula Iberică – Insulele

Britanice). În cazul în care creșterea preconizată a traficului va aduce avantaje doar traficului rutier, consecințele pentru locuitorii din aceste zone și, în special, pentru cei din văile alpine, vor fi majore, atât în ceea ce privește mediul, cât și riscurile pentru siguranță.

Necesitatea de a reduce dezechilibrele între transportul rutier și cel feroviar – lucru evidențiat în Cartea Albă din 2001 privind politica în domeniul transporturilor – a identificat, în mod clar, necesitatea de a construi noi conexiuni feroviare (printre acestea, secțiunea Lyon-Torino) pentru a îmbunătăți competitivitatea transportului feroviar. Noua linie va permite implementarea unei „autostrăzi feroviare” – cel mai probabil, bazate pe modelul „Eurotunelului” – de la Lyon la suburbiile orașului Milano, al cărei scop este de a reduce presiunea traficului rutier greu asupra tunelurilor alpine Mont Blanc și Fréjus.

- d. Conform informațiilor furnizate Comisiei de către Italia, autoritățile locale au fost consultate cu privire la traseul liniei feroviare în Italia. Acest proces a dus la unele modificări ale proiectului inițial.
- e. După cum s-a menționat anterior, Comunitatea este responsabilă de identificarea priorităților TEN. Alegerea traseului liniei sau caracteristicile tehnice ale acesteia țin de competența exclusivă a statelor membre în cauză.
- f. Comisia nu deține informații suficiente referitoare la celelalte proiecte menționate de petiționar. Trebuie reamintit faptul că legislația comunitară în materie de mediu se aplică strict oricărui proiect relevant. În cazul în care se constată o posibilă încălcare a acestei legislații, se pot lua măsuri adecvate la nivel comunitar pentru a preveni astfel de situații.
- g. Studiile la care face referire petiționarul – în special cele de mediu – sunt, în prezent, derulate de executantul proiectului în cadrul programului său de lucru pentru perioada 2001-2006.
- h. În prezent, Comunitatea finanțează studii care – *inter alia* – trebuie să furnizeze până la sfârșitul lui 2006 un cadru foarte clar pentru construcția noii infrastructuri, inclusiv:
  - caracteristicile tehnice prevăzute de construcția tunelului;
  - protecția mediului și măsuri de reducere a impactului asupra mediului;
  - un plan financiar și opțiunile juridice pentru posibila implicare a entităților private printr-un parteneriat public-privat.În plus, guvernul francez a decis – cu ocazia reuniunii CIADT (Comitetul interministerial pentru amenajarea și dezvoltarea teritorială) din 18 decembrie 2003 – să mențină caracterul prioritar al proiectului și să asigure o finanțare adecvată a fazei de realizare a studiilor până la sfârșitul anului 2006. Această poziție este contrară celor exprimate în cadrul „auditului privind infrastructura de transport”, derulat de Ministerul francez al Economiei și Transporturilor și care a furnizat doar o evaluare parțială – și pe termen scurt – a necesităților de infrastructură din Alpii occidentali.
- i. După cum s-a menționat la punctul *f* de mai sus, legislația comunitară în materie de mediu se aplică strict proiectului, fără excepție.

Astfel, în special Directiva 85/337/CEE a Consiliului privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (Directiva EIA), astfel cum a fost modificată prin Directiva 97/11/CE, prevede că statele membre trebuie să se asigure că, înaintea acordării autorizării, proiectele care pot avea efecte importante asupra mediului, prin natura, mărimea sau localizarea lor, *inter alia*, constituie obiectul unei evaluări a efectelor lor. Aceste proiecte sunt definite la articolul 4, în care se face referire la anexele I și II la directivă.

Procedura EIA trebuie să includă și consultarea publicului și a autorităților competente responsabile cu protecția mediului. Rezultatele consultărilor și ale evaluării impactului trebuie să fie avute în vedere în cadrul procedurii de autorizare. Articolul 7 din directivă prevede o procedură în cazul proiectelor care pot avea efecte semnificative asupra mediului în alt stat membru. În esență, acesta conferă statului membru afectat (și publicului din acel stat membru) dreptul de a participa la procesul de derulare a EIA. Statelor membre în cauză le revine responsabilitatea de a determina modalitatea exactă de punere în aplicare a acestor dispoziții.

Reiese că multe dintre preocupările exprimate de petiționari ar trebui abordate în temeiul Directivei EIA înainte de a lua o decizie referitoare la acordarea autorizației. În cazul în care EIA nu a inclus toate etapele prevăzute de directivă, atunci avem de-a face cu o încălcare *prima facie* a legislației comunitare, Comisia trebuind să examineze situația împreună cu statul membru în cauză. Pe baza informațiilor furnizate de petiționari, nu se poate determina nicio încălcare a prevederilor Directivei EIA în acest caz. În situația în care petiționarii pot furniza informații detaliate care să permită Comisiei să evalueze aceste aspecte în temeiul directivelor menționate mai sus, Comisia ar putea întreprinde investigații suplimentare în această privință.

- j. În ceea ce privește preocupările exprimate de petiționar referitoare la zgomot, Directiva 2002/49/EC privind zgomotul ambiental (JO L 189, 18.7.2002) prevede că autoritățile competente din statele membre trebuie să întocmească hărți acustice strategice pe baza unor indicatori comuni, să informeze publicul cu privire la expunerea la zgomot și efectele acesteia, precum și să elaboreze planuri de acțiune pentru gestionarea problemelor legate de zgomot din marile aglomerări și din apropierea infrastructurilor majore de transport, inclusiv căi ferate. În cazul căilor ferate principale (cu un trafic mai mare de 60 000 de treceri ale trenurilor anual), primele hărți și planuri de acțiune trebuie elaborate până în 2007, respectiv 2008. Deși directiva nu stabilește valori-limită armonizate la nivel comunitar în ceea ce privește expunerea la zgomotul ambiental, aceasta prevede că statele membre trebuie să coopereze în vederea elaborării planurilor de acțiune aferente regiunilor frontaliere.

#### **4. Răspunsul Comisiei, primit la 22 iunie 2005**

Comisia a examinat documentația suplimentară trimisă de petiționar în urma reuniunii Comisiei pentru petiții din 1-2 septembrie 2004.

Documentele furnizate ridică întrebări legate de sfera de aplicare a evaluării impactului asupra mediului aferentă propunerii, cu referire la așa-numitul tunel de serviciu „Venaus”, Comisia

adresându-se, prin urmare, în scris autorităților italiene pentru a solicita detalii în acest sens, care să îi permită să determine dacă procedurile aferente s-au derulat în conformitate cu dispozițiile existente.

Comisia va informa cât mai curând posibil Comisia pentru petiții cu privire la rezultatul demersurilor sale.

## **5. Răspunsul Comisiei, primit la 3 februarie 2006**

După cum s-a menționat în comunicarea anterioară transmisă Comisiei pentru petiții a Parlamentului European, Comisia a decis să solicite informații din partea autorităților italiene în ceea ce privește sfera de aplicare a evaluării impactului asupra mediului aferentă proiectului, în special în privința tunelului de serviciu „Venaus”.

Autoritățile italiene au trimis un răspuns Comisiei la 5 august 2005 și 13 septembrie 2005, furnizând informații referitoare la procedura urmată pentru evaluarea impactului asupra mediului (care constituie subiectul petiției nr. 949/2003), precum și la aspectele care fac obiectul petițiilor nr. 523/2004 și 198/2005 (în special, în ceea ce privește prezența azbestului în rocile excavate).

Aceste răspunsuri din 5 august și, respectiv, 13 septembrie sunt, în prezent, analizate de către serviciile Comisiei.

Comisia va informa cât mai curând posibil Comisia pentru petiții cu privire la rezultatul analizei sale.

## **6. Răspunsul Comisiei, primit la 10 noiembrie 2006**

În urma reuniunii Comisiei pentru petiții din 25 ianuarie 2006, Comisia a examinat cu interes raportul misiunii de evaluare derulate de aceasta. Prin prezentul răspuns, Comisia dorește să clarifice anumite părți ale raportului (punctele 1, 3, 4, 5, 6, 7 și 8 din concluzii) și să informeze Comisia pentru petiții cu privire la ultimele evoluții în acest caz.

- 1. S-au făcut anumite progrese de la data audierii în cadrul Comisiei pentru petiții. „Observatorul” (centrul de monitorizare) pentru Valea Susei a fost recunoscut în mod oficial (s-a propus crearea acestuia în decembrie 2005), iar prima reuniune dedicată dezbaterii aspectelor instituționale majore a avut loc la 4 iulie 2006. În plus, ministrul italian responsabil cu infrastructura, dl di Pietro, a retras, la cererea guvernului, partea proiectului care vizează teritoriul italian inclusă în „Legge Obiettivo”, ceea ce a dus la organizarea așa-numitei conferințe a serviciilor (care a reunit toate părțile interesate să participe la construcția viitoareii linii); prima conferință de acest gen a avut loc la începutul lunii august 2006. Autoritățile italiene au decis, în urma acesteia, să deruleze o evaluare integrală a impactului asupra mediului. Acest lucru constituie un progres tangibil al autorităților italiene, care se conformează astfel pe deplin solicitării venite din partea Comisiei pentru petiții.
- 3, 4 și 5. Proiectul privind linia feroviară Torino-Lyon este definit ca „TAV - Treno ad Alta Velocità” (tren de mare viteză) și în concluziile raportului. Comisia dorește să

sublinieze faptul că proiectul se referă la o linie mixtă, acordându-se prioritate traficului de mărfuri. Acest aspect conferă proiectului o importantă valoare adăugată europeană, prin aceea că va contribui – într-o zonă atât de sensibilă cum sunt Alpii - la îndeplinirea obiectivelor de transport modal (transferul mărfurilor din traficul rutier spre cel feroviar) stabilite de Comisie în Cartea Albă privind politica europeană în domeniul transporturilor, adoptată în 2001.

Ca răspuns la o propunere venită din partea locuitorilor din valea Susei, susținută de Comisia pentru petiții, prin care se solicita „o mai mare transparență, care să permită cetățenilor europeni să obțină informații obiective referitoare la acest proiect”, dna Loyola de Palacio a solicitat efectuarea unei evaluări independente (de către experți independenți) a studiilor privind aspectele referitoare la sănătate și mediu, precum și a deciziei de autorizare a construcției unei noi linii, în detrimentul modernizării celei deja existente.

În ceea ce privește aspectele de importanță critică, și anume riscul contaminării cu azbest și radon, experții au examinat cercetările și metodologia utilizată de LTF, prin comparație, *inter alia*, cu alte exemple relevante, cum ar fi noile tuneluri feroviare elvețiene. S-a ajuns la concluzia că metodologia este pertinentă și că măsurile propuse pot asigura minimizarea riscurilor pentru lucrători și populația locală. Totuși, experții au recomandat efectuarea unor investigații suplimentare privind hidrogeologia și tratarea reziduurilor rezultate în urma excavărilor, care să confirme riscurile minime pentru sănătate și mediu.

În ceea ce privește decizia de construire a unei noi linii sau de modernizare a celei existente, experții au adăugat dezbaterii unele informații importante. Linia existentă este eminentamente exterioară și traversează o serie de așezări rurale. Pe de altă parte, cea mai mare parte a noii linii din secțiunea internațională de pe teritoriul italian va trece prin tuneluri și, prin urmare, va cauza mult mai puține probleme decât cea existentă. 57 din cei 61 de km ai liniei vor trece prin tuneluri.

- 6. În ceea ce privește acest punct, Comisia dorește să atragă atenția asupra următoarelor trei principii:
  - a. prioritățile Rețelei Transeuropene (TEN) au fost adoptate de către Consiliu și Parlamentul European în temeiul procedurii de codecizie (Decizia nr. 884/2004);
  - b. responsabilitatea pentru punerea în aplicare a proiectelor, cum ar fi alegerea traseului și caracteristicile tehnice, revine statelor membre în cauză, în conformitate cu principiul subsidiarității;
  - c. în mod evident, aceste proiecte intră sub incidența legislației comunitare de mediu și a dispozițiilor privind achizițiile publice.
  
- 7. Referitor la acest punct, Comisia subliniază faptul că, în urma petiției nr. 949/2003, Comisia a deschis un caz din oficiu (2005/2157) și a decis să solicite informații din partea autorităților italiene cu privire la sfera de aplicare a evaluării impactului asupra mediului aferentă proiectului, în special în ceea ce privește tunelul de serviciu „Venus”. Autoritățile italiene au trimis un răspuns Comisiei la 5 august 2005 și 13 septembrie 2005, furnizând informații referitoare la procedura urmată pentru

evaluarea impactului asupra mediului EIA (care constituie subiectul petiției nr. 949/2003), precum și la aspectele care fac obiectul petițiilor nr. 523/2004 și 198/2005 (în special, în ceea ce privește prezența azbestului în rocile excavate). Răspunsurile autorităților italiene din 5 august și 13 septembrie 2005 nu au fost considerate satisfăcătoare, deoarece nu aduceau clarificări legate de evaluarea impactului asupra mediului a tunelului Venaus. Prin urmare, la 18 noiembrie 2005, Comisia a trimis autorităților italiene o nouă solicitare cu scopul de a i se furniza informații în vederea clarificării acestui aspect, precum și pentru a evalua măsurile pe care autoritățile italiene le au în vedere în vederea gestionării reziduurilor de rocă, în conformitate cu legislația comunitară privind deșeurile. Cazul a fost discutat cu ocazia unei reuniuni a autorităților italiene cu serviciile Comisiei care a avut loc la 27 ianuarie 2006, la Roma. În cadrul reuniunii, autoritățile italiene au afirmat că, în decembrie 2005, guvernul italian a decis efectuarea unei noi evaluări a impactului asupra mediului, în special în ceea ce privește tunelul Venaus. Lucrările de construcție la respectivul tunel urmau să demareze doar după evaluarea rezultatelor noului studiu. Acest lucru a fost confirmat prin scrisoarea din 17 februarie 2006.

La 29 mai 2006, Comisia a trimis autorităților italiene o nouă scrisoare, subliniind sfera de aplicare a Directivei 85/337/CEE, astfel cum a fost modificată, și solicitând Italiei să confirme că nu se vor demara lucrări înainte de efectuarea unei EIA integrale în temeiul directivei. Italia a confirmat acest lucru prin scrisoarea din 28 iunie 2006.

În plus, Comisia ține să menționeze că avizul motivat nr. 2002/5170 formulat împotriva Italiei, în temeiul procedurii privind încălcarea dreptului comunitar, se referă la neconformitatea legislației italiene și nu la aplicarea legislației italiene în cazuri specifice. Totuși, Comisia face uz în mod frecvent de prerogativele care îi revin în temeiul Tratatului CE pentru a se asigura nu doar că legislația italiană de transpunere a Directivei privind evaluarea impactului asupra mediului este conformă cu legislația comunitară, ci și că legislația respectivă se aplică în mod corect în cazuri specifice. Este exact obiectul cazului 2005/2157 privind proiectul Torino-Lyon. După cum s-a menționat mai sus, în această fază nu se poate identifica nicio încălcare a Directivei EIA.

În sfârșit, Comisia subliniază faptul că Directiva 85/337/CEE, astfel cum a fost modificată, nu prevede necesitatea unei proceduri EIA transnaționale unice pentru evaluarea proiectelor transnaționale, ci o procedură de schimb de informații pentru a se asigura că procesul de colectare a datelor și de consultare, precum și eventuala decizie, incluse în procedura EIA, țin seama de efectele transfrontaliere ale proiectului.

O EIA comună poate fi efectuată în mod voluntar, iar părțile la Convenția Espoo privind EIA transfrontaliere au adoptat orientări în acest sens. Orientările aferente EIA comune voluntare sunt aplicabile, de asemenea, în contextul Directivei EIA (care aplică dispozițiile Convenției în cadrul UE). Comisia subliniază faptul că nederularea unei EIA comune nu constituie o încălcare a legislației comunitare.

- 8. Comisia reamintește că a furnizat întotdeauna Parlamentului European și, în special, Comisiei pentru petiții toate informațiile necesare pentru a permite o examinare atentă



a proiectului, o serie de membri ai Comisiei pentru petiții efectuând în acest sens vizite de informare în valea Susei. De asemenea, Comisia a oferit răspunsuri bine documentate și detaliate la toate întrebările adresate de Parlament în legătură cu proiectul Torino-Lyon; vicepreședintele Barrot a răspuns în persoană întrebărilor adresate de Comisia pentru transport și Comisia pentru petiții, în cadrul reuniunii comune din 20 iunie 2006.

În plus, în concluzii se afirmă că „nu s-a acordat o atenție adecvată – de exemplu – desemnării și stabilirii mandatului coordonatorului responsabil, Loyola de Palacio”.

Comisia a consultat Parlamentul European înainte de desemnarea coordonatorilor europeni, în temeiul prevederilor articolului 17 litera (a) din Decizia Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004, care stabilește proiectele prioritare pentru rețeaua transeuropeană de transport (Decizia nr. 884/2004/CE). La 8 martie 2005, vicepreședintele Comisiei, dl Jacques Barrot, a trimis o scrisoare dlui Paolo Costa, președintele Comisiei parlamentare pentru transport și turism. Comisia pentru transport și turism și Comisia pentru buget a Parlamentului au aprobat desemnarea celor 6 coordonatori europeni. Aprobarea a fost confirmată cu ocazia Conferinței președinților Parlamentului European din 12 iulie 2005, concretizată printr-o scrisoare adresată de Președintele Parlamentului European, dl Josep Borrell Fontelles, la 20 iulie 2005. Comisia dorește să sublinieze faptul că, în ceea ce privește consultarea Parlamentului European, s-a descris esența misiunii și întinderea mandatului conferit coordonatorilor europeni. Având în vedere toate aceste aspecte, Comisia consideră că s-au oferit informații ample și transparente referitoare la numirea coordonatorilor europeni.

De asemenea, vicepreședintele Barrot a susținut o conferință de presă la 20 iulie 2005, în prezența coordonatorilor europeni, pe tema numirii celor șase coordonatori europeni. Evenimentul a fost mediatizat pe larg în presa italiană, după cum o confirmă și numeroasele articole publicate în presa națională și regională.

La 24 noiembrie 2005, coordonatorul european pentru proiectul prioritar nr. 6. dna Loyola de Palacio, a efectuat o vizită în valea Susei, la invitația autorităților locale. Cu ocazia vizitei, aceasta s-a întâlnit cu toți consilierii locali, cărora le-a explicat importanța proiectului în cadrul priorităților politicii europene în domeniul transporturilor. La 24 aprilie 2006, dna de Palacio s-a întâlnit din nou, la Torino, cu reprezentanții autorităților locale, regionale și naționale pentru a le oferi detalii legate de rezultatele studiului efectuat de experți la cererea Comisiei și pentru a răspunde la unele dintre întrebările-cheie formulate de locuitorii din zonă referitoare la impactul proiectului.

În sfârșit, la 13 septembrie 2006, Comisia a adoptat o comunicare conținând rapoartele celor șase coordonatori europeni la un an de la preluarea mandatului; aceasta a inclus și raportul dnei de Palacio referitor la ultimele evoluții ale proiectului.

**7. Răspunsul Comisiei la petițiile nr. 949/2003, 523/2004, 198/2005 și 786/2007, primit la 25 septembrie 2009**

În august 2009, lucrările la noua linie feroviară Lyon-Torino se aflau în continuare în faza pregătirilor. Lucrările la construcția tunelului propriu-zis nu au început încă nici în Franța, nici în Italia; încheierea fazei pregătitoare a lucrărilor de inginerie necesită studii premergătoare suplimentare, inclusiv o evaluare mai detaliată a impactului asupra mediului.

Au fost excavate patru tuneluri de explorare care fac parte din etapa de pregătire a fazei demarării construcției tunelului – trei de partea franceză și unul de partea italiană. Două dintre cele trei tuneluri de explorare din Franța au fost deja finalizate, iar ultimul va fi finalizat în toamna acestui an. Lucrările la tunelul de explorare situat de partea italiană nu au fost demarate încă, neexistând încă un acord oficial privind aliniamentul de acea parte. Lucrările de inginerie civilă la tunelul de explorare situat de partea italiană ar putea debuta în prima jumătate a anului 2010.