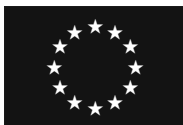


EURÓPAI PARLAMENT

2004



2009

Petíciós Bizottság

9.1.2006

MUNKADOKUMENTUM

az eljárási szabályzat 192. cikkének (3) bekezdése szerint a Torinóban és Val Susában 2005. november 28–29-én végzett tényfeltáró kiküldetéséről.

Petíciók: 949/2003, Alberto Perino, az „Élőhely” szövetség nevében, 523/2004, Darjana Ronconi és 198/2005, Marco Tomalino, a Valle di Susa-i Közegészségügyi Koordinációs Szövetség nevében, az új Torinó–Lyon nagysebességű / magas kapacitású vasútvonal (HGV) befejezésének ellenzéséről

Petíciós Bizottság

A küldöttség tagjai:
Michael Cashman (PSE), küldöttségvezető
Carlos José Iturgaiz Angulo (PPE)
David Hammerstein Mintz (Verts)

DT\597026HU.doc

PE 367.844v01-00

Külső fordítás

HU

HU

Bevezetés

A koordinátorok 2005. szeptember 13-án arra vonatkozóan hozott határozata szerint, hogy az év végére újra megszervezik a kérdéses tényfeltáró kiküldetést (amit az eredetileg 2005. február 15–16-ra vonatkozó tervekhez képest elhalasztottak), 2005. szeptember 28-án Libicki úr (elnök) kérelmet küldött az Elnökség részére, és ez 2005. október 11-én jóváhagyta a kiküldetést. A kiküldetés célja az volt, hogy találkozzanak a petíciók benyújtóival, valamint a regionális és tartományi hatóságokkal abból a célból, hogy naprakész információt szerezzenek több intézményi és technikai forrásból, és hogy Val Susa lakói és választott képviselőik fokozódó elvárásainak eleget tegyenek; ezek az elvárások a Parlament Petíciós Bizottságának a Bizottsággal és az érintett nemzeti hatóságokkal való kapcsolataira vonatkozásában az új transzeurópai vasútvonal bonyolult kérdéskörében az európai környezetvédelmi jogszabályok végrehajtása és az egészségügyi kockázatok megakadályozása terén meglevő tényleges szerepét érintették.

Röviden a fő kritikák a következőkre vonatkoztak: bizonytalanság a munka költség–haszon elemzésével és a meglevő vonal korszerűsítésének meglehetősen ellentmondásos elutasításával kapcsolatban; a legújabb áradások miatti hidrogeológiai instabilitás kockázata; az alagutakon kívüli vasútszakaszok magas zajszintje; a három alagút egyikében azbeszt jelenléte és ennek fűrés útján a mélyben történő kimutatási nehézségei; hasonló gond az uránnal, amit az 53 km hosszú fő alagútban találtak; a törmelék elszállítására vonatkozó kétséges technikai rendelkezések, ideértve a veszélyes törmelék is; a víztartó réteg és a vízfolyások elvágásának kockázatai és a környező ingatlanok értékcsökkenéséért kínált elégtelen kártalanítás.

A kiküldetés eredeti programját később három külön részre / látogatásra osztották, ezek: a) a regionális önkormányzat központja, az elnök, Mercedes Bresso és a regionális és/vagy tartományi környezetvédelmi és közlekedési tanácsosok jelenlétében; b) a Torinói Műszaki Egyetem, találkozás az egyetemi oktatókkal és a petíciók benyújtóinak tanácsadóival; és c) a „Comunità montana Bassa Val di Susa” központja, az elnök, Antonio Ferrentino, az érintett önkormányzat több polgármestere, illetve a küldöttség üdvözlésére spontán összegyűlt számos polgár jelenlétében. A kiküldetés során a jövőbeli építési helyszínekre tervezett látogatások programja váratlan és radikális változásokon ment keresztül, aminek fő oka az ültüntetést tartó békés polgároknak a rendőrség által éjjel (november 28–29-én) a venausi barikádról való eltávolítása volt; ennek eredményeként a környékbeli gépjárművek és lakosok szabad mozgását jelentős mértékben korlátozták, ami a helyi lakosokat mindenképpen hátrányosan érintette (lásd a küldöttség november 29-i két sajtóközleményét).

Meghallgatások

A piemonti régió és a torinói tartomány tanácsának képviselői (a régió elnöke, Mercedes Bresso és a közlekedésügyi tanácsos, Franco Campia), továbbá több regionális vezető tisztviselő (Vincenzo Coccolo, Aldo Manto és Laura Bruna) közösen megerősítette hatóságaiknak a munka befejezésével kapcsolatos álláspontját. Hangsúlyozták, hogy az új vasútvonal szükséges a modális közlekedési rendszer egyensúlyának helyreállítása érdekében,

PE 367.844v01-00

Külső fordítás

2/10

DT\597026HU.doc

mivel ez jelenleg a közúti közlekedésnek a vasúti közlekedéssel szembeni túlsúlyát mutatja az északnyugati Alpok olaszországi részén végzett teherszállítás vonatkozásában. A Mont Blanc és a Frejus-alagutak legutóbbi közúti balesetei arra figyelmeztettek, hogy az olasz és a francia közúti hálózatokat összekötő közutak telítettsége a nehéz áruszállító gépjárművek (HGV-k) tranzitjának hirtelen fokozódásával egyre növekvő, súlyos kockázatot jelent, ahogy azt a Frejus-alagút esete mutatta 2005 nyarán. A Torinó és Modena közötti meglévő vasútvonal az olasz egyesítés korából származik, és a HGV-k közlekedéséhez túl meredek lejtői vannak. Ahogy azonban arra Campia úr rámutatott, az egy hegyi szakaszból és egy síksági szakaszból álló régi vonal korszerűsítésének lehetőségével 1994–1995-ben foglalkoztak, de akkor azt elutasították; bár a meredek szakaszt – amit mind nagy távolságú utasforgalomra, mind nemzetközi szállításra használnak – nem használták ki eléggé, mert meredek lejtője nem sok lehetőséget kínált, csak a szállítótartályok peronjainak szélesítését, ami legfeljebb ideiglenes megoldás lehet. A vonal alsó szakaszát helyi ingázók közlekedésére is használták, ezért majdnem telítetté vált. Emellett ha a vonalat megnégyszerezik – bár ez műszakilag lehetséges –, ez egy sűrűn lakott térséget érintene hátrányosan; ezért rendkívül nehéz lenne a munkának a lakóövezetre gyakorolt hatását irányítani. E tekintetben Bresso asszony elmondta, hogy ő erősen ellenezte a helyi forgalomnak a hosszú távú forgalommal való keverését, és előnyben részesítette volna a vonal alsó szakaszának csak helyi használatúvá tételét. Általánosságban az elnök hangsúlyozta, hogy a regionális szervek valamennyi környezeti kérdést fontosnak tekintenek, illetve a közúti közlekedés felhagyását ösztönző EU-s pénzügyi szabályokat és intézkedéseket megállapításának fontosságát, előmozdítva ezzel az Alpokon keresztül haladó vasúti forgalmat.

Ebből a szempontból a piemonti régió mindig is igyekezett a helyi hatóságokat bevonni az új vonal elhelyezkedésére vonatkozó döntéshozatalba. Például az úgynevezett *Gronda* (torinói övezet) önkormányzatai konstruktív támogatást nyújtottak az előzetes projekt elkészítésekor. 2000 óta különösen rendszeres konzultációkat tartottak a helyi hatóságokkal, amik sikeresnek bizonyultak a *Gronda* önkormányzatainak vonatkozásában, közlekedési és környezeti igényeik figyelembe vételének köszönhetően. Az utolsó regionális választások óta a völgy önkormányzatai a jelek szerint több hónapos moratóriumot kértek, de a kormány ezt a kérést elutasította; a tartomány így támogatta egy *Rivalta* néven ismert műszaki bizottság létrehozását, ami biztosította a völgy és a *Gronda* önkormányzatainak megfelelő technikai képviselőt. A kormányközi bizottságnak a munkával megbízott műszaki szakembere is jelen volt, és feladata a fűrésszel és különösen az azbeszttal kapcsolatos mintavételével kapcsolatos valamennyi kérdés megvizsgálása volt. Ez a szerv azonban nem működött rendszeresen, mivel mind a kormány, mind a völgy részéről többen lemondtak. Összefoglalásként Bresso asszony elmondta, hogy a régió és a tartomány mindig is ösztönözte a helyi hatóságok részvételét; annak ellenére, hogy a projekt lényegére és egyes szakaszaira vonatkozóan az információk hiányosak voltak, ami hátrányos volt a helyi lakosságra nézve, és amivel ellentétben a francia oldalon a projektről széles körű tájékoztatást adtak. Az új tanács ezért a fő torinói vasútállomáson a projektre vonatkozó tájékoztatási központ létrehozását tervezte, a tartomány pedig az Alpokon keresztül haladó vasútnak szentelt múzeumot hozott létre Bussolenóban. Időközben a nemzeti kormány elutasította a végleges terv környezeti hatásvizsgálatának (KHV) elvégzését, majd bejelentette, hogy az elfogadási eljárást 2006

végére befejezik. A Tanács tagjai szerint a kormánynak azonban így is megbeszélést kell folytatnia a helyi hatóságokkal a környezettel és a védett területek megóvásával kapcsolatos, szükséges kártalanítás ügyében, továbbá a gazdasági tevékenység és a turizmus okozta károk miatti kártalanítás miatt.

A környezeti és egészségügyi kérdésekre vonatkozóan Vincenzo Coccolo, a régió környezetvédelmi ügynökségének, az *ARPA*-nak az elnöke általában megerősítő véleményt adott a lehetséges geológiai kockázatokra, különösen az azon hegyekből származó urán- és azbesztzennyeződésre vonatkozóan, ahol a vasúti alagutakat megépíteni kívánják. Egy 2005. november 28-án kiadott brosúra szerint: „az azbeszt ásványosodása nem gyakori, és főleg – bár elég rendszertelenül – gyűrődésekben fordul elő”; lényegében a rendelkezésre álló vizsgálatok szerint a kőzetben nem volt jelen nagy mennyiségű azbeszt, de az itt talált azbeszt tektonikus jelenségeknek volt köszönhető. A brosúra azonban azt állította, hogy az azbeszt problémáját geognosztikus feltárás útján gondosan meg kell vizsgálni. A zajszennyezésre vonatkozóan a meglévő vonalon 167 olyan területet azonosítottak, ahol ez meghaladta a küszöbértéket, és új rendezési tervet állapítottak meg. Szigorúbb zajkorlátozást alkalmaznának az új vonalon, és ezzel a helyi lakosság nagyobb mértékű védelmet élvezne. A brosúra szerint (28. o.) az emberi egészséggel kapcsolatos járványügyi szempontok – különösen a pleurális mesothelioma tekintetében – nem aggasztóak. A következtetések (36. o.) hasonlóak: „a meghatározott, kulcsfontosságú környezetvédelmi problémák megfelelő kezelés esetén nem fenyegetik a kérdéses lakosságot”; azonban egy felügyeleti szervet (környezeti ellenőrzőközpontot) kell létrehozni a munka közegészségre gyakorolt hatásának ellenőrzése érdekében.

Gianfranco Chioccia, az egyetem oktatója és a „Comunità montana” tanácsadója a nagysebességű vasút projektje ellen Val Susában általános tiltakozáshoz („*No TAV*”) vezető eseménysorozat naprakész áttekintését adta. Vácolta a Parlamentnek benyújtott petíciók különféle okait és az egyet nem értés kifejezésére hozott egyéb, nem erőszakos intézkedéseket. Az új, határon átnyúló vasúti összeköttetésre vonatkozó projektet az 1990-es évek elején kezdték kialakítani, támogatói részéről hivatalos publicitás nélkül. Az érintett helyiek az információhiányra műszaki bizottság – „*Habitat*” – létrehozásával reagáltak, amelynek célja az volt, hogy a projekttel kapcsolatos területeken szakértői csoport álljon a völgy önkormányzatainak rendelkezésére. Ebből következően – mivel a projekt lényegére vonatkozó általános információhiány megmaradt, és a környezeti hatásvizsgálás nyilvános részvétel melletti elindításának szükséges előfeltételei hiányoztak – megtartották az első nyilvános demonstrációt (1996). 1998-tól mostanáig 37 városi tanács fogadott el határozatot a nagysebességű vasúti projekt (*TAV*) „kikényszerített” végrehajtása ellen, a legújabb a bruzolói önkormányzat 2005. szeptember 29-i 30. sz. határozata. Az előzetes projekt elfogadási eljárásával egyidejűleg a projektet elutasító tiltakozó menetekben való nyilvános részvétel hatványozottan megnőtt, és az alsó Val Susa-i általános sztrájkban 2005. november 16-án részt vevő tiltakozók száma (80 000) rekordot döntött. Az előzetes projekt jóváhagyásáért felelős nemzeti és regionális hatóságok nem mutatkoztak készségesnek a polgárok kéréseinek meghallgatására, ami abból is kiderült, hogy a helyi hatóságok 2003-ban ismét igen rövid időt (két hetet) kaptak észrevételeik benyújtására. Ez idő alatt lényegében valamennyi közigazgatási eljárást befejeztek (a 2001. évi 443. törvény (*legge obiettivo*) szerint a kormány

PE 367.844v01-00

és a régió közötti megállapodással meggyorsítva azokat, elismerve a projekt környezeti megfelelőségét, azt az előzetes projektszakaszba lendítve, és mentesítve a végleges tervre vonatkozó környezeti hatásvizsgálat alól – lásd a CIPE [Minisztériumközi Gazdasági Tervezőbizottság] által a 190/02 rendelet alapján hozott 2003. december 5-i határozatát).

A projektet a kezdetektől ellenző szervek, szövetségek és bizottságok hét fő szemponttal érveltek. Ezek a következőket tartalmazták: lényeges hidrogeológiai kockázatok; az alagutakon kívül az új vonalszakaszok magas zajszennyezettségi szintje; a 15–20 évig elhúzódó munka okozta ártalom és károsító kibocsátások; nagy mennyiségű felesleges törmelék eltávolítására vonatkozó javaslatok; több kérdéses hegységben tudottan jelen levő azbesztaeroszol vagy uránpor; a vízellátás csökkenésének kockázata és a háztulajdonosoknak kínált nevétségesen alacsony összegű pénzbeli kártalanítás. Ezen okokból 2005 márciusában a városi tanácsok megerősítették, hogy ellenzik a projektet, míg a vizsgálatok, a fúrás és az előzetes munka megszervezéséért felelős vállalat, a *LTF* a szerződés elnyerését követően bejelentette, hogy szándékában áll a geognosztikai feltárások megkezdése és a venausi feltárálagút megnyitása. A venausi alagút átfúrási méretei (6,3 m átmérő és 11 km hosszúság) valószínűbbé tették, hogy ezt adott esetben a jövőbeli fő alagút szervízalagútjának első szakaszaként fogják használni, és a végleges terv „kipróbálásaként” megkerüli a KHV-t. Az alsó Val Susa lakosai ezért békésen védtek álláspontjukat, a földmunkák tervezett megkezdésének fő pontjainál barikádokat létrehozva.

Időközben kormányzati ösztönzésre létrejött a *Rivalta* műszaki bizottság. Feladata az volt, hogy a projekt ellenzőinek hét fő érvét gyorsan megvizsgálja. 2005 szeptemberében a megbeszélések a törmelékben található veszélyes anyagokra, különösen az azbesztporra összpontosultak, de mivel a nemzeti hatóságok célja – az európai hatóságoknak benyújtott terveknek megfelelően – a fúrás és a föld kiemelésének lehető leghamarabbi folytatása volt, a megbeszélések azóta elakadtak, és további lényeges kérdések részletes megbeszélésére nem került sor. A bizottság működése így leállt.

Ezt követte a fúrásra kijelölt területek 2005. október 31-i első „katonai” megszállása, kb. 1 000 rendőr részvételével, amely a lakosoknak saját otthonaik környékén való szabad mozgására azonnal kellemetlen következményekkel járt. Ez a *Rivalta* bizottságból a „Comunità montana” tanácsadóinak visszavonulásához, illetve november 16-án a völgyben tartott általános sztrájkhoz vezetett. A tiltakozás azonban nem térítette el az olasz hatóságokat azon szándékuktól, hogy további kiürítési intézkedéseket tegyenek Venaus területén, amit november 30-ig kellett megszállni (lásd a kiküldetésről szóló jelentés november 29-re vonatkozó részét).

Az érintett felek közötti fő véleménykülönbség arra vonatkozott, hogy a munkát egyáltalán el kell-e végezni, a „mikor” és a „hogyan” kérdése másodlagos volt. Andrea Debernadi mérnök például rámutatott, hogy a költség–haszon elemzés (költségek: 15,2 milliárd EUR a Franciaországot és Olaszországot összekötő valamennyi vasúti szakaszra; haszon: 2,7–8,9 milliárd EUR) nem igazán biztató, különösen mivel a profitot a legkedvezőbb forgatókönyv szerint becsülték meg a francia pénzügyminisztérium szerint. Egyes kritikákat mindenképpen el kell fogadni, például a régi vonal előre jelzett telítettségi pontjára vonatkozóan, ami a

projektben megállapítható képest akár tíz évvel később is bekövetkezhet (vagyis 2035-ben 2025 helyett); más jogos kritikák a teher- és utasszállító vonatoknak a bekötővonalról a fő alagútba történő eljuttatására vonatkoztak, illetve a forgalom jelentős növekedésére a torinói elágazásnál.

Az Edoardo Gays rákspecialista által felsorolt környezeti egészségügyi problémákat komolyan kell venni, ha valóban igaz, hogy 1) az azbesztnek az érintett olasz területeken való jelenlétét a Mount Musiné alatti 23 km hosszú alagútban az olasz vasúttársaság által kezdeményezett és a Sienai Egyetem által elvégzett geológiai vizsgálat alátámasztotta (a 39 felszínre hozott mintából körülbelül 50% pozitívnak bizonyult); 2) Európa legnagyobb azbesztbányája, a helyreállítás előtt álló *Balangero* csak 15 km-re van; 3) a völgy az Alpok nyugati részén az egyik legszeleesebb; 4) az ARPA egy vizsgálatában (2003) a susai és a cenischiai völgyben az azbeszt miatti jelenlegi halálozási arány vonatkozásában rendelkezésre bocsátott adatok azt mutatták, hogy ez az arány meghaladja a nemzeti átlagot.

A nemzetközi szakaszon az Ambin-hegy alatt a fő alagúton és a venausi „feltáróalagúton” keresztülhaladó nagysebességű vasúti vonal emellett a tudományos közösség számára ismert radioaktív urántartalmú részeket érinthet. Óvintézkedések elfogadása révén az alagutak térségében megelőző lépések megtételére van szükség. Az említett veszélyes anyagok vonatkozásában ésszerű lenne tehát annak előírása, hogy a törmelék elszállításának és elhelyezésének kérdésével előzetesen foglalkozzanak. Erre vonatkozóan a műszaki egyetemről Scavia professzor rámutatott, hogy a nemzetközi szakaszon (Bruzolo – St Jean de Maurienne) kiemelt 7,5 millió köbmétert a tervek szerint egy 20 km hosszú szállítószalagon viszik el 500 m magasságról egy 2 000 m magasan fekvő Col Moncenisio-i kőfejtőbe (*Carrière du Paradis*), ami mind környezeti, mind energetikai szempontból veszélyes vállalkozás. Az olasz szakaszon (Bruzolótól Settimo T.-ig) kiemelt 4,2 millió köbmétert valószínűleg elsősorban betongyártásra hasznosítják, bár a tárolás más formájáról nem gondoskodtak arra az esetre, ha az újrahasonosítás nem volna lehetséges. További ismeretlen mennyiség az azbeszt lelőhelye (a felszínen már azonosították) a hegyben; mivel ez egy szabálytalan, egyenetlen kőzetalkotó, törékeny területeken, így a lineáris fúrás elégtelen módszernek tűnt a mélyebb részekben való előfordulásának kimutatására. Ezért plusz időt és költséget kellett azonnal igénybe venni, a csak az alagút kifúrásának megkezdését követően előkerülő azbeszt eltávolítására irányuló külön intézkedésekkel együtt. Az adott helyzetben az előzetes projektre vonatkozó KHV e jelentős probléma által felvetett valamennyi kérdést elkerülné.

A helyszíni vizsgálatok és megfigyelések alapján (amelyek azonban nem tükröződtek a projektben) a geológus Pavia úr olyan forgatókönyvet vázolt fel, amely szerint a víztartalmú kőzetek a folyások kiapadása miatt csökkennének, és a felszín alatti víztartó rétegek – egyes kőzetek karsztos jellegének köszönhetően – szennyeződnének, nem beszélve az áradás fokozódó kockázatáról, ami az elmúlt tíz évben már pusztított Val Susában. Az érintett alpesi völgyek fizikai és meteorológiai sajátosságaiból adódóan a zajszennyezés problémája további megválaszolatlan kérdéseket vetett fel. E tekintetben az új vonal – bár főleg alagutakon megy keresztül – nem jelentene előrelépést a régihez képest a zajcsökkentés szempontjából, mivel a mindkét vonalon alkalmazott működési modellek technikai és pénzügyi bizonytalanságokat

PE 367.844v01-00

rejtenek. A nyílt szakaszokon (például *Val Cenischiában* és *Gronda* északi részén) Chiocchia professzor idézte a *TAV* által a lakott területektől 600 m távolságban okozott zajszennyezési csúcspokra vonatkozó műszaki egyetemi tanulmány eredményeit, amelyek szerint az új vonal – épp ellenkezőleg – emelné a zajszintet. E tekintetben a Venaria Reale (*Gronda*) önkormányzati területén a kiküldetés végén végzett vizsgálat feltárta, hogy a vonal külső szakasza 14 m távolságra lenne 180 család által lakott társasházaktól (és egy 17. századi tanyaépület lebontásával járna), a repülőterek kifutópályáiéhoz hasonló rendkívül erős zajhatásokkal.

„Miért akarnának ennyire bizonytalan profittal és ilyen hatalmas problémákkal járó vasutat építeni?” Claudio Cancelli professzor – a *TAV*-val szembeni „műszaki” ellenállás okait összefoglalva – e kérdésre egyenes választ adott. Rámutatott arra, hogy az 1980-as évek végén a nemzeti közlekedési tervet elkészítő műszaki szakemberek kizárták a nagysebességű vasút lehetőségét, mivel ezt Olaszország számára alkalmatlannak ítélték, majd hozzátette: „Ha már a kezdetektől lett volna műszaki vita a *TAV*-ról, ha a vonal megépítésére vonatkozóan a döntés inkább műszaki, mint üzleti szempontokat venne figyelembe, a megválaszolandó fő kérdés ez lenne: »egy ilyen sajátosságokkal rendelkező infrastruktúra és ekkora forgalom megfelel-e azon terület adottságainak, melyen áthalad majd«?”

A *TAV*-val kapcsolatos hét fő kifogást megállapító dokumentumra visszatérve és különösen az azbesztra és uránra vonatkozó vizsgálatokra (1971, Agip) hivatkozva Antonio Ferrentino, a Val Susa alsó része „Comunità montana”-jának elnöke megismételte a közösség azon elsődleges kérését, hogy a nem eléggé kihasznált régi vonallal kapcsolatosan azonnali intézkedés szükséges. Továbbá olyan nemzeti szintű vitára szólított fel, amiből többé nem szabad kizárni a helyi szerveket. Venaus tekintetében fenntartotta, hogy képtelen gondolat környezeti hatásvizsgálat elvégzése nélkül és a helyi szervek kérése ellenére szervízalagút méretű alagutat ásni. Azon a nézeten volt továbbá, hogy a közösségi finanszírozás megítélésének valós oka a más alagutakkal, pl. a svájci St. Gotthard alagúttal való gazdasági verseny megteremtése volt. A végleges terv KHV alóli mentésével kapcsolatosan megállapították, hogy az úgynevezett *legge obiettivo*ban („céltörvény”) meglévő egyszerűsítés előnyeit már élvezhették a közigazgatási eljárások, és ennek kapcsán (a 85/337/EGK és 97/11/EK irányelv szerint) közösségi jogsértési eljárások vannak folyamatban, a WWF Olaszország által benyújtott 2002/5170 panasz szerint.

A fentiek alapján a küldöttség a tervezett építési területeken teendő látogatásaira vonatkozó programját rövidíteni volt kénytelen, és csak a mompanterói Seghinóba látogatott el, amelynek közelében fűrőberendezést állítottak fel (és amelyet csak katonai járművek közelíthetnek meg), illetve Venausba. Az utóbbi faluban november 28-án délután a küldöttség felkereste a barikádokat, találkozott a polgárokkal és a helyi szervekkel, és átvett egy több száz aláírással ellátott, a projekt közösségi finanszírozása és a helyiek jogainak megsértését eredményező módon katonai erőkkel való megvalósítása ellen tiltakozó kérelmet a Val di Susa-i demokratikusság érdekében. A venausi területnek a 29-én a reggeli órákban történő katonai megszállása megerősítette a megelőző napok aggodalmait, és rengeteg nyilatkozatot eredményezett. Az egyik ilyen, a küldöttség által kiadott nyilatkozat kifejezte a tiltakozást az elsősorban „az első fűrés megkezdése ellen békésen tiltakozó helyiek” megsértése, továbbá „a

parlamentari küldöttség feddhetetlenségének megsértése” ellen; a nyilatkozatot egy felfokozott hangulatú helyi gyűlés végén a susai városházán tartott sajtókonferencián adták ki.

E bonyolult ügy további, nem várt fejleményei következtek be a kiküldetés befejezése után: december 6-án éjjel ismét erőszakot alkalmazva leállították a közúti és vasúti közlekedést, erőszakot alkalmaztak polgárok és rendőrök ellen a venausi barikádok erőszakos kiürítése érdekében; majd december 8-án a tiltakozók megkísérelték visszafoglalni a területet. A december 6-i eseményekkel kapcsolatosan a polgármesterek és a petíciók benyújtói újabb kérelemmel fordultak a Petíciós Bizottsághoz, a demokratikus párbeszéd érdekében. Ezt követően december 10-én az olasz kormány a tárgyalások megkezdése érdekében megbeszélés megtartása mellett döntött, amelynek elnöke Gianni Letta, a miniszterelnöki hivatal kommunikációs államtitkára volt, résztvevői Torinó regionális, tartományi és önkormányzati képviselői, továbbá Val Susa alsó része „Comunità montana”-jának elnöke. A megbeszélések alapján öt pontból álló megállapodástervezetet fogalmaztak meg, ami többek között a munka közegészségre gyakorolt hatásának vizsgálatával foglalkozó ellenőrzőközpont létrehozását és a venausi alagút munkálatainak a megfelelő környezeti hatásvizsgálat befejezéséig történő elhalasztását is tartalmazta. Azonban a jelek szerint a tervezetet a helyi szervek nem írták alá.

A Petíciós Bizottság küldöttségének megállapításai

- 1) Mivel a küldöttség egy érintettől sem kapott közvetlen tájékoztatást, a legutóbbi eseményekről értékelést, és különösen a december 10-i megállapodástervezet egy példányát sem, ez az értékelés idő előtti, és kevésbé szerencsés lehet, a megkezdett tárgyalások mindenképpen előrelépésként üdvözölhetők a Val Susa alsó részén uralkodó korábbi rendkívüli helyzethez képest, amikor a személyek szabad mozgásához és a tulajdonhoz fűződő jogok gyakorlását lényegében akadályozták a küldöttség kiküldetését megelőzően, annak során és rögtön azt követően is.
- 2) A Val Susa-i demokratikusság iránti kérelmeket továbbítják a Polgári Szabadságjogokkal Foglalkozó Bizottságnak, így az ezeket figyelembe veheti az Unió alapvető jogairól szóló jelentésének elkészítésekor.

Emellett a küldöttség:

- 3) bejelenti, hogy üdvözli a határon átnyúló forgalomnak az új transzeurópai hálózatok (5. folyosó az adott esetben) révén a közútról a vasútra történő áthelyezését, amennyiben a meghozott döntések figyelembe veszik a környezetet és nem jelentenek veszélyt az emberi egészségre, az alábbi szabályokkal, elvekkel és feltételekkel összhangban;
- 4) hangsúlyozza az elővigyázatosságra, az emberi egészséget és a környezetet fenyegető kockázatok megelőzésére vonatkozó elvek és a „szennyező fizet”-elv fontosságát, ami nemcsak a nemzeti hatóságok tevékenységét, hanem a

közösségi alapok felhasználásának a Bizottság által történő irányítását és ellenőrzését is érinti, a megelőzés és/vagy az emberi egészséget a munkálatok végrehajtása során az azbeszt vagy az urán felhasználása miatt ért károsodás miatti kártérítés területén meglevő különös hatásköreitől függetlenül;

- 5) rámutat, hogy a transzeurópai vasútvonal tervezésének minden szakaszában különös figyelmet kell fordítani a környezetvédelmi előírásokra, és ezeket a Szerződésnek a 884/2004/EK európai parlamenti és tanácsi határozatba (amely III. mellékletének 6. pontja rendelkezik a Torinó–Lyon vonalról) belefoglalt 6. cikkével összhangban a közös közlekedésre és a transzeurópai hálózatokra vonatkozó politika összeállításának és végrehajtásának is tartalmaznia kell;
- 6) felszólítja a felelős bizottsági részlegeket arra, hogy ne hagyják jóvá a munkálatokat anélkül, hogy biztosítanák, hogy az adott közösségi fellépés rendelkezik a környezetvédelemről, különben úgy tűnik, mintha ez a célkitűzés nem lenne számukra fontos; e tekintetben a Bizottság saját szerepét nem korlátozhatja a transzeurópai hálózatok prioritásainak megállapítására úgy, hogy a nemzeti hatóságoknak kizárólagos felelősséget biztosít az útvonal és a műszaki feltételek megállapítására, mivel az utóbb említett hatóságok egyedül eljárva visszafordíthatatlanul károsíthatnák a környezetvédelmi érdekeket és sérthetnék az olyan alapvető jogokat, mint az egészséghez és a tulajdonhoz való jog;
- 7) a 85/337/EGK és 97/11/EK irányelv végrehajtásának a környezeti hatásvizsgálat (KHV) tekintetében való ellenőrzésére figyelemmel a Bizottság a jogsértés megállapításakor nem alapozhat kizárólag a petíciók benyújtói által nyújtott információkra; a képviselőknek szóló (2004. március 23-i és 2005. június 25-i) közleményekből kiderül, hogy a Bizottság nem adott független véleményt a venausi úgynevezett szervízalagút kapcsán a KHV elmulasztásának jogszerűségére vonatkozóan (2005. december 10. előtt), és általánosságban arról a döntésről, hogy a kérdéses munka végleges tervét megelőzően nem végeznek KHV-t; a Bizottságnak ezért egyértelművé kell tennie, hogy az Olaszországnak 2005. október 18-án a jogsértésre vonatkozóan megküldött indoklással ellátott vélemény, mely – a petíciók benyújtói által jelentős mértékben kifogásolt – úgynevezett *legge obiettivo*-ról szólt (2002/5170 panasz), szintén érvénytelenítheti a TAV végleges tervének jóváhagyási eljárását; ugyanakkor a Bizottságnak ki kell kötnie, hogy a kérdéses esetben elvégezhető-e egyetlen transznacionális KHV-eljárás, a közösségi joggal összhangban (ahogy azt a 884/2004/EK határozat 20. preambulumbekkezdésében említik);
- 8) sürgeti a Bizottságot, hogy nagyobb átláthatóságot és hatékonyságot tanúsítson a Petíciós Bizottsággal közös ügyeiben a kérdéses petíciókkal kapcsolatos további vizsgálatok során, és az azonnali és helyes tájékoztatáshoz és kritikáikra megfelelő válaszhoz való joguk tekintetében a petíciókat vagy

panaszokat beküldő polgárokkal szemben ne legyen leereszkedő; ez esetben a jelek szerint elégtelen volt a tájékoztatás, ha egyáltalán volt ilyen, például Loyola di Palacio megbízott biztos a TAV-projekt közösségi finanszírozása megítélésének tekintetében a 1260/1999/EK rendelet követelményei teljesítésének ellenőrzésére való kijelöléséről és felhatalmazásáról, vagy Jacques Barrot, a jelenleg a közlekedésért felelős biztos által legutóbb abból a célból hozott határozatairól, hogy a helyiek érdekében is biztosítsák az olasz kormány által december 10-én megkezdett tárgyalások sikerét;

- 9) felszólítja az olasz hatóságokat arra, hogy minden szinten folytassák a párbeszédet és a valamennyi helyi szerv képviselőivel folytatott tárgyalást annak érdekében, hogy megállapodást köthessenek, a közvetlenül érintett polgárok egészségére, környezetére és tulajdonára vonatkozó alapvető jogok sérelme nélkül; különösen felszólítja a Kormányközi Bizottságot, hogy a tárgyalásokról és az eljárás alakulásáról azonnali és pontos információkat küldjenek.