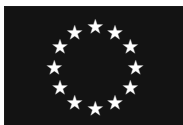


EUROPEES PARLEMENT

2004



2009

Commissie verzoekschriften

9 januari 2006

WERKDOCUMENT

over de onderzoeksmissie naar Turijn en Val Susa op 28 en 29 november 2005,
gelet op artikel 192, lid 3 van het Reglement

Verzoekschrift 949/2003, ingediend door Alberto Perino, namens de
vereniging 'Habitat', en de verzoekschriften 523/2004, ingediend door Darjana
Ronconi, en 198/2005, ingediend door Marco Tomalino, namens de Vereniging
voor Gezondheid Valle di Susa, over de uitvoering van het project van de
hogesnelheidslijn Turijn-Lyon

Commissie verzoekschriften

Leden van de delegatie:
Michael Cashman (PSE), hoofd van de delegatie
Carlos José Iturgaiz Angulo (PPE)
David Hammerstein Mintz (Verts)

DT\597026NL.doc

PE 367.844v01-00

Externe Vertaling

NL

NL

Inleiding

Onder verwijzing naar de beslissing van de coördinator van 13 september 2005 om de onderhavige onderzoeksmissie (die oorspronkelijk voor 15 en 16 februari 2005 was gepland, maar moest worden uitgesteld) aan het eind van het jaar in gewijzigde vorm te doen plaatsvinden, stuurde de heer Libicki (voorzitter) op 28 september 2005 een verzoek aan het Bureau, dat de missie op 11 oktober goedkeurde. De missie had ten doel de rekwestranten en de regionale en provinciale autoriteiten te ontmoeten, teneinde actuele informatie te vergaren uit een brede reeks institutionele en technische bronnen, en aan de stijgende verwachtingen van de bewoners van Val Susa en hun gekozen volksvertegenwoordigers te beantwoorden. Deze verwachtingen gingen uit naar de rol van de Commissie verzoekschriften en de betrekkingen die zij met de Europese Commissie en bevoegde nationale autoriteiten onderhoudt inzake de tenuitvoerlegging van de Europese wetgeving met betrekking tot de bescherming van het milieu en de preventie van gezondheidsrisico's in verband met de ingewikkelde kwestie van de nieuwe trans-Europese treinverbinding.

Kort gezegd draaien de belangrijkste punten van kritiek om: de onzekerheid omtrent de kosten-batenanalyse van het project en de uiterst omstreden afkeuring van de optie om de bestaande spoorlijn te moderniseren; het risico van hydrogeologische instabiliteit in verband met recente overstromingen; het hoge lawaaniveau op de spoortrajecten buiten de tunnels; de aanwezigheid van asbest in een van de drie tunnels en de moeilijkheid de locatie daarvan door boringen vast te stellen; hetzelfde probleem met betrekking tot uranium, dat in de 53 km lange hoofdtunnel is gevonden; dubieuze regelingen ten aanzien van de afvoer van puin, met inbegrip van gevaarlijk puin; het risico dat waterhoudende grondlagen vervuild en waterlopen afgesneden raken; en de ontoereikende vergoeding voor de waardedaling van aanpalende percelen.

Het oorspronkelijke programma van de missie werd later in drie verschillende delen opgesplitst. Het ging daarbij om bezoeken aan a) het regionale regeringscentrum, waar een bijeenkomst van de delegatie met regiopresidente Mercedes Bresso en de regionale en/of provinciale milieu- en vervoersgedeputeerden op de agenda stond; b) de Technische Universiteit Turijn, voor een treffen met universiteitsdocenten en de adviseurs van de rekwestranten; en c) het bestuurscentrum van de "Comunità montana Bassa Val di Susa", waar een ontmoeting plaatsvond met districtsvoorzitter Antonio Ferrentino, verschillende burgemeesters van de betrokken gemeenten en een menigte burgers die zich spontaan had verzameld om de delegatie welkom te heten. Tijdens de missie onderging het programma voor bezichtigingen van de toekomstige bouwterreinen een aantal verrassende en radicale wijzigingen, die voornamelijk te wijten waren aan de nachtelijke ontruiming (in de nacht van 28 op 29 november) door de politie van barricaden in Venaus, waar burgers een vreedzame sit-in hielden. Dit had in de omgeving een sterke beperking van de bewegingsvrijheid voor voertuigen en personen tot gevolg, waarvan vooral de bewoners van het gebied hinder ondervonden (zie de beide perscommuniqués van de delegatie van 29 november).

Hoorzittingen

De vertegenwoordigers van de Regionale Raad van Piëmont en de provincie Turijn (regiopresidente Mercedes Bresso en transportgedeputeerde Franco Campia), die door een aantal regionale bestuursleden (Vincenzo Coccolo, Aldo Manto en Laura Bruna) werden

vergezeld, bekrachtigden het standpunt van hun respectieve lokale autoriteiten die zich voor de voltooiing van het project hadden uitgesproken. Zij benadrukten dat zij de nieuwe spoorlijn van essentieel belang achten om het evenwicht van het modale vervoerssysteem te herstellen, waarin het wegvervoer het spoorvervoer wat het transitverkeer aan de Italiaanse kant van de noordwestelijke Alpen betreft overheerst. De recente verkeersongevallen in de Mont Blanc- en de Fréjus-tunnel zouden een waarschuwing zijn geweest voor het toenemende risico dat de wegen die het Italiaanse en het Franse wegennet met elkaar verbinden overbelast zullen raken in het geval van een plotselinge stijging van het aantal zware vrachtvoertuigen in het wegverkeer, zoals dit in 2005 in de Fréjus-tunnel is gebeurd. De bestaande spoorlijn tussen Turijn en Modena dateert nog uit de tijd van de Italiaanse eenwording en heeft hellingen die voor het transport van zware vrachtvoertuigen te steil zijn. De heer Campia wees erop dat desondanks in de jaren 1994-1995 werd overwogen de oude spoorlijn, die uit een bergtraject en een vlak traject bestaat, te moderniseren, maar dit werd uiteindelijk verworpen. Weliswaar werd de capaciteit van het steile traject – dat zowel voor personenvervoer over lange afstanden als voor internationaal vrachtverkeer wordt gebruikt – meestal niet ten volle benut, maar vanwege de steile hellingen bood het maar een beperkt aantal opties, zoals de verbreding van de containerplatforms, die op den duur geen echte oplossingen zouden vormen. Het lager gelegen deel van de spoorlijn werd ook voor lokaal woon-werkverkeer gebruikt, waardoor het verzadigingspunt al bijna was bereikt. Bovendien zou het weliswaar technisch mogelijk zijn de nodige verviervoudiging van de spoorlijn uit te voeren, maar dit zou overlast voor een dichtbevolkt gebied met zich meebrengen en het zou enorm moeilijk zijn het effect van het project op deze woonwijken te controleren. In dit verband deelde mevrouw Bresso mee dat zij sterk gekant was tegen de samenvoeging van het lokale treinverkeer met het spoorwegvervoer over lange afstanden en dat zij pleitte voor een omschakeling van het lagergelegen traject op lokaal vervoer. Meer algemeen benadrukte de presidente dat milieukwesties voor de regionale autoriteiten van groot gewicht zijn en dat het van belang is op EU-niveau financiële regelingen en instrumenten in te voeren om het wegvervoer te ontmoedigen en op die manier het transalpine treinverkeer te stimuleren.

Volgens deze uiteenzetting had de regio Piëmont zich er te allen tijde voor ingezet de lokale autoriteiten bij de beslissing over de locatie van de nieuwe spoorlijn te betrekken. Een voorbeeld daarvoor was de constructieve bijdrage van gemeenten uit de zogenaamde *Gronda* (de stedengordel rond Turijn) aan het voorontwerp voor het project. Vooral sinds 2000 vond met de lokale autoriteiten regelmatig overleg plaats, dat wat de gemeenten van de Gronda betreft succesvol verliep, omdat bij de planning rekening werd gehouden met hun vervoersbehoeften en milieubelangen. Na de laatste regionale verkiezingen verzochten de gemeenten uit de vallei om een moratorium van enkele maanden, maar dit verzoek werd door de regionale regering verworpen. De provincie nam daarop het initiatief voor de oprichting van een technisch comité, dat bekend staat als de Rivalta, om er zo voor te zorgen dat de gemeenten uit de vallei en de Gronda op technisch vlak adequaat worden vertegenwoordigd. Een technicus van de Intergouvernementele Commissie, die de leiding heeft over het project, was eveneens afgevaardigd en had de taak om alle kwesties te onderzoeken die verband hielden met de boringen, met name met het onderzoeken van boorkernen op asbest. Het ontbrak dit orgaan echter aan continuïteit, vanwege een reeks ontslagnemingen aan de kant van de regionale regering en de valleigemeenten. Tot besluit betoogde mevrouw Bresso dat de regio en de provincie de deelname van de lokale autoriteiten steeds hebben aangemoedigd. Desondanks had een gebrekkige voorlichting over de inhoud en de verschillende fases van het project plaatsgevonden, waardoor de plaatselijke bevolking te weinig was geïnformeerd,

terwijl aan de Franse kant van de grens uitgebreide informatie over het project was verstrekt. Het nieuwe regiobestuur was daarom voornemens op het belangrijkste station van Turijn een informatiecentrum in te richten, terwijl de provincie reeds in Bussoleno een aan de transalpine spoorverbinding gewijd museum had opgericht. Intussen had de nationale regering geweigerd een milieueffectbeoordeling van het definitieve project uit te voeren en had vervolgens aangekondigd dat de goedkeuringsprocedure tegen het eind van 2006 afgerond zou zijn. Leden van het regiobestuur stonden echter op het standpunt dat de nationale regering overleg diende te voeren met de lokale autoriteiten over de nodige compensatie met betrekking tot milieuaspecten en het behoud van beschermde gebieden en over vergoedingen voor de verwachte economische schade en verliezen van de toeristische sector.

Wat de milieu- en gezondheidsaspecten betreft gaf Vincenzo Coccolo, het hoofd van de regionale milieubeschermingsdienst ARPA, een over het algemeen geruststellend advies inzake de mogelijke geologische risico's, met name het risico van een vervuiling met uranium of asbest door de bouw van de bergtunnels. In een document van 28 november 2005 werd daarover het volgende vastgesteld: "de mineralisatie van asbest is niet wijdverspreid, en komt voornamelijk, maar zeer onregelmatig verdeeld, langs breukvlakken voor". De beschikbare studies kwamen erop neer dat het gesteente geen grote hoeveelheden asbest bevat, maar dat het aangetroffen asbest een gevolg van tektonische verschijnselen is. In dit document werd evenwel vermeld dat er wel zorgvuldig, door middel van bodemkundig onderzoek, naar de asbestkwestie diende te worden gekeken. Wat de geluidsoverlast betreft werden langs de bestaande spoorlijn 167 gebieden geïdentificeerd waar de grenswaarden werden overschreden en werd in een wijzigingsplan voorzien. Voor de nieuwe spoorweg zouden echter strengere geluidseisen gelden die de lokale bevolking een hoge mate van bescherming bieden. Volgens het document (blz. 28) zou er op het gebied van de epidemiologische aspecten, met name wat pleuraal mesotheliom betreft, geen reden tot ongerustheid zijn. De conclusies (blz. 36) gingen in dezelfde richting: "De belangrijkste milieugevolgen waarop werd gewezen, zullen, mits er een goed beheer plaatsvindt, geen gevaar betekenen voor de gezondheid van de betrokken bevolking", maar er werd aanbevolen een toezichtsorgaan (milieutoezichtscentrum) in het leven te roepen om het effect van het project op de volksgezondheid te monitoren.

De heer Gianfranco Chioccia, docent aan de Technische Universiteit en adviseur van de "Comunità montana" gaf een actueel overzicht van de reeks van gebeurtenissen die tot de protestbeweging tegen het project van de hogesnelheidslijn in Val Susa hadden geleid ('No TAV'). Hij beschreef de diverse redenen voor de verzoekschriften die bij het Parlement waren ingediend en andere vreedzame maatregelen waarmee de burgers hun ongenoegen tot uitdrukking hadden gebracht. Het project voor de nieuwe grensoverschrijdende spoorverbinding was in de vroege jaren negentig ontstaan, zonder dat de verantwoordelijken daar officieel ruchtbaarheid aan hadden gegeven. De plaatselijke bevolking reageerde op het gebrek aan informatie met de oprichting van het technisch comité Habitat, dat ten doel had de gemeenten in de vallei een groep deskundigen op de voor het project relevante gebieden aan de hand te doen. Aangezien het gebrek aan informatie over het project aanhield en de noodzakelijke voorwaarden voor het starten van een milieueffectbeoordeling met deelname van het publiek niet waren gegeven, werd in 1996 een eerste demonstratie gehouden. Sinds 1998 hebben inmiddels 37 gemeenteraden besluiten goedgekeurd die zich tegen de 'gedwongen' tenuitvoerlegging van het project van de hogesnelheidslijn (TAV) verzetten. Het meest recente voorbeeld is Besluit nr. 30 van de gemeente Bruzolo van 29 september 2005. Tijdens de goedkeuringsprocedure voor het voorontwerp groeide het aantal demonstranten

exponentieel; aan de algemene proteststaking in Bassa Val Susa op 16 november 2005 nam een recordaantal van 80 000 personen deel. De nationale en regionale autoriteiten die het voorontwerp hadden goedgekeurd, hadden weinig bereidwilligheid getoond om gehoor te geven aan de verzoeken van de burgers, wat moge blijken uit veelal korte inspraaktermijn van twee weken die zij in de loop van 2003 voor de lokale autoriteiten hadden vastgesteld. In deze periode waren vrijwel alle bestuurlijke procedures afgerond (nadat deze waren bespoedigd doordat de nationale regering en de regio krachtens wet nr. 443 van 2001 [*legge obiettivo*], hadden geoordeeld dat het project niet schadelijk was voor het milieu, zodat het tot de fase van voorontwerp werd verheven en niet werd onderworpen aan een milieueffectbeoordeling – zie het besluit van de CEPI [Interministeriële Economische Plancommissie] van 5 december 2003 op basis van wetsdecreet 190/02).

De organisaties, verenigingen en commissies die van begin af aan bezwaren aantekenden tegen het project, wierpen zeven kernvraagstukken op. Het ging daarbij om: aanzienlijke hydrologische risico's; een grote mate van geluidsoverlast op delen van het nieuwe traject buiten de tunnels; grote overlast en schadelijke emissies door de werkzaamheden, die 15 tot 20 jaar zouden duren; voorstellen voor de lozing van enorme hoeveelheden hinderlijk puin; aërosolen met stofdeeltjes van asbest of uranium, die naar bekend was in enkele van de betrokken bergen voorkomen; het risico dat de watervoorraad afneemt; en de belachelijk lage financiële compensatie die huiseigenaren door de overheid werd aangeboden. Om deze redenen hadden de gemeenteraden in maart 2003 te kennen gegeven tegen het project te zijn, terwijl het bedrijf LTF, dat verantwoordelijk is voor het organiseren van de studies, de boringen en het voorbereidende werk, na het verkrijgen van de opdracht gelijktijdig aankondigde met het bodemkundig onderzoek te zullen beginnen en bij Venaus een exploratietunnel te zullen boren. In Venaus wekten de dimensies van de geplande schacht (met een doorsnede van 6,3 m en een lengte van 11 km) eerder de indruk dat deze uiteindelijk als eerste gedeelte van de servicetunnel voor de toekomstige hoofdtunnel moest dienen en dat het er hier onder het mom van een "proef" om ging een milieueffectbeoordeling te omzeilen. De bewoners van Bassa Val Susa gingen de straat op voor hun belangen en wierpen blokkades op op punten waar de graafwerkzaamheden zouden gaan beginnen.

Inmiddels was op initiatief van het provinciebestuur het technisch comité Rivalta opgericht dat ermee werd belast de zeven hoofdpunten van kritiek van de tegenstanders van het project spoedig te analyseren. In september 2005 concentreerden de gesprekken zich op de gevaarlijke stoffen die het puin uit de tunnels zou bevatten, met name asbestvezels. Daar de nationale autoriteiten echter vastberaden waren de boringen en graafwerkzaamheden zo snel mogelijk te laten beginnen overeenkomstig het plan dat zij bij de Europese autoriteiten hadden ingediend, stokten de gesprekken, en andere kritiekpunten kwamen niet meer uitvoerig aan bod. De werkzaamheden van het comité werden daardoor opgeschort.

Vervolgens vond op 31 oktober op de voor de boringen aangewezen plekken een eerste 'militaire' bezettingsactie plaats, waarbij circa 1000 politiemensen betrokken waren. De omwonenden werden bij deze actie sterk in hun bewegingsvrijheid beperkt. Dit had tot gevolg dat de adviseurs van de "Comunità montana" zich uit het Rivalta-comité terugtrokken en vormde de aanleiding voor een algemene proteststaking in de vallei op 16 november. De protesten weerhielden de Italiaanse autoriteiten er echter niet van verdere ontruimingsmaatregelen te treffen op de beoogde bouwterreinen in Venaus, die tot 30 november door demonstranten bezet zouden blijven (zie het bericht met betrekking tot 29

november in het verslag van de missie).

Het centrale verschil van mening tussen de betrokken partijen betrof de vraag of het project überhaupt diende te worden uitgevoerd – het 'wanneer' en 'hoe' was daarbij van secundair belang. Ingenieur Andrea Debernadi betoogde bijvoorbeeld dat de kosten-batenanalyse (kosten: 15,2 miljard euro voor het gehele railtraject dat Frankrijk en Italië met elkaar zou verbinden; baten van tussen de 2,7 en de 8,9 miljard euro) niet echt positief uitviel, te meer daar de mogelijke financiële voordelen op grond van een optimistisch scenario waren geschat dat afkomstig was van het Franse Ministerie van Financiën. Ook zouden verdere kritiekpunten serieus genomen moeten worden, zoals het feit dat het verzadigingspunt van de oude spoorlijn wellicht ten minste tien jaar later zal worden bereikt dan in de planning van het project wordt voorspeld (bijvoorbeeld pas in 2035, in plaats van 2025). Andere terechte kritiekpunten zouden problemen bij het vervoer van goederen- en passagierstreinen van het verbindingsspoor naar de hoofdtunnel en de sterke toename van het verkeer bij het knooppunt Turijn betreffen.

Door kankerspecialist Edoardo Gays werden milieugerelateerde gezondheidsproblemen opgesomd, die naar zijn oordeel serieus moeten worden genomen indien het waar is dat 1) in de 23 km lange tunnel onder de berg Musiné, op Italiaans grondgebied, de aanwezigheid van asbest is aangetoond door een geologische studie die in opdracht van de Italiaanse spoorwegen werd uitgevoerd door de universiteit van Siëna (circa 50 % van de boorkernen bevatten asbest); 2) de nog niet gesaneerde grootste asbestmijn in Europa, bekend onder de naam Balangero, slechts 15 km verwijderd is; 3) de vallei een van de meest door wind geteisterde gebieden in de westelijke Alpen is; 4) de gegevens van een door de ARPA in 2003 gepubliceerde studie aantonen dat het aantal aan asbest te wijten sterfgevallen in de valleien van Susa en Cenischia hoger is dan het landelijke gemiddelde.

Op het internationale deel van het traject, onder het Ambin-massief, zou de route van de hogesnelheidslijn door de hoofdtunnel en de "exploratietunnel" bij Venaus bovendien langs radioactieve uraniumaders lopen die de wetenschappelijke gemeenschap bekend zijn. In de tunnels zouden daarom voorzorgsmaatregelen moeten worden getroffen. Met betrekking tot deze schadelijke stoffen zou daarom redelijkerwijs kunnen worden geëist dat de kwesties van het vervoer en het storten van het puin van tevoren worden geregeld. In dit verband heeft professor Scacia van de Technische Universiteit erop gewezen dat de 7,5 miljoen kubieke meter puin uit het internationale traject (Bruzolo-St Jean de Maurienne) volgens de planning via een 20 km lange transportband van een hoogte van 500 m naar een groeve in Col Moncenisio (Carrière du Paradis) naar een hoogte van 2 000 m moeten worden afgevoerd, wat zowel uit milieu- als energieoogpunt een hachelijke onderneming zou zijn. De 4,2 miljoen kubieke meter uit het Italiaanse deeltraject (van Bruzolo naar Settimo T.) zou blijkbaar voornamelijk worden hergebruikt door de verwerking tot beton, maar er is geen alternatieve vorm van verwijdering voorzien voor het geval het beoogde hergebruik onmogelijk mocht blijken. Een andere onbekende zou de locatie van asbest (dat aan de oppervlakte reeds is aangetoond) in het binnenste van het bergmassief zijn. Aangezien asbest een onregelmatige, erratische component van het gesteente zou vormen die her en der langs breukvlakken voorkomt, zouden lineaire boringen niet volstaan om de aanwezigheid van het mineraal diep in het gesteente vast te stellen. Daarom zouden meer tijd en hogere kosten moeten worden ingepland, evenals speciale maatregelen voor de verwijdering van asbest voor het geval dat bij het graven van de tunnel zou worden aangetroffen. De milieueffectbeoordeling van het

voorontwerp van het project zou voorbijgaan aan alle vraagstukken die door dit grote probleem worden opgeroepen.

Op basis van ter plekke uitgevoerde studies en onderzoeken (die echter geen neerslag zouden hebben gevonden in het project) schetste een geoloog, de heer Pavia, een scenario volgens hetwelk de lokale watervoorraden zouden slinken als gevolg van het leeglopen van stromen, en ondergrondse waterlopen vervuild zouden kunnen raken vanwege de karststructuur van bepaalde gesteenten, om niet te spreken van het verhoogde risico van overstromingen, die de Val Susa in de afgelopen tien jaar reeds veelvuldig geteisterd hebben. Daarnaast bleven vragen met betrekking tot de geluidsoverlast, die te maken hebben met de geologische en meteorologische kenmerken van de betrokken Alpenvalleien, onbeantwoord. Op het gebied van lawaai zou de nieuwe spoorlijn, hoewel deze hoofdzakelijk door tunnels loopt, geen verbetering ten opzichte van de oude spoorweg betekenen, gezien de technische en financiële onzekerheidsfactoren die in de voor beide lijnen voorgestelde bedrijfsmodellen besloten liggen. Volgens de resultaten van een door professor Chiocchia geciteerd TU-onderzoek over de door de TAV op 600 m afstand van woonwijken veroorzaakte lawaaipeken zou de nieuwe spoorlijn op de openluchtrajecten (zoals in de Val Cenischia en de noordelijke Gronda) juist een hoger geluidsniveau veroorzaken. In dit verband toonde een aan het eind van de missie in de gemeente Venaria Reale (Gronda) gehouden inspectie aan dat het buitenste gedeelte van de spoorlijn op 14 m afstand langs een aantal appartementencomplexen met in totaal 180 bewoners zou lopen (en de sloop van een 17e-eeuwse boerderij zou vergen), met een vernietigend geluidseffect dat te vergelijken is met het lawaai van een startbaan.

"Waarom zou men een spoorlijn aanleggen waarvan het financieel rendement zo onduidelijk is en die zulke problemen met zich meebrengt?" Professor Claudio Cancelli gaf een scherp antwoord op die vraag toen hij de redeneringen achter de 'technische' bezwaren tegen de TAV op een rijtje zette. Hij wees erop dat de technici die het nationale vervoersplan eind jaren tachtig hadden opgesteld de optie van hogesnelheidstreinverkeer hadden uitgesloten, omdat zij dit voor Italië geheel ongeschikt achtten. Hij voegde daaraan toe: "Indien van meet af aan een technisch debat over de TAV had plaatsgevonden, indien de beslissing over de aanleg van deze spoorlijn een technische in plaats van een commerciële kwestie was geweest, dan ging het vooral om de vraag: 'Is de infrastructuur met deze eigenschappen en dit verkeersvolume verenigbaar met de eigenschappen van het te doorkruisen gebied?'"

Terugkomend op het document waarin de zeven voornaamste bezwaren tegen de TAV zijn uiteengezet en met name citerend uit de studies over asbest en uranium (1971, Agip), herhaalde de districtsvoorzitter van de "Comunità montana" van Bassa Val Susa, Antonio Ferrentino, het dringende verzoek van de gemeenschap om onmiddellijk maatregelen te treffen inzake de niet ten volle benutte oude spoorlijn. Hij riep er tevens toe op een debat op nationaal niveau te voeren waarvan de lokale organen niet langer konden worden uitgesloten. Met betrekking tot Venaus betoogde hij dat het absurd was om een tunnel met de dimensies van een servicetunnel aan te leggen zonder een milieueffectbeoordeling en tegen de wensen van de lokale autoriteiten. Hij was eveneens van mening dat de reden dat het project mede door de Gemeenschap werd gefinancierd in werkelijkheid gelegen is in het streven economisch met andere tunnels te concurreren, zoals de Zwitserse Gotthard-tunnel. Wat betreft het feit dat het definitieve project niet aan een milieueffectbeoordeling werd onderworpen, wees hij erop dat de bestuurlijke procedures reeds hadden geprofiteerd van de vereenvoudiging op grond van de *legge obiettivo* ("doelstellingswet"), waartegen

inbreukprocedures van de Gemeenschap (uit hoofde van Richtlijnen 85/337 en 97/11) zijn ingesteld naar aanleiding van klacht 2002/5170 van het WWF Italië.

Zoals hiervoor reeds is vermeld, moest de delegatie haar programma met geplande bezoeken aan de toekomstige bouwplaatsen inkorten en beperken tot een bezoek aan Seghino, in Mompantero, waar vlakbij een boorinstallatie was opgebouwd (en dat slechts voor militaire voertuigen toegankelijk was), en Venaus. In dit dorp bezocht de delegatie de blokkade van demonstranten, sprak met burgers en de lokale autoriteiten en nam een oproep in ontvangst waarin honderden ondertekenaars democratie in Val di Susa eisten. Zij protesteerden daarin tevens tegen de financiële ondersteuning van het project door de EU en tegen het feit dat het er met militaire macht werd doorgedrukt, waardoor inbreuk werd gemaakt op de rechten van de plaatselijke bevolking. De militaire bezetting van het bouwterrein in Venaus in de vroege morgenuren van de 29e bevestigde de vrees van de dagen daarvoor en vormde de aanleiding tot een hele ris verklaringen. In een daarvan, afgegeven door de delegatie, uitte deze haar verontwaardiging over de beledigende houding tegenover met name "de lokale bevolking die vreedzaam tegen het begin van de eerste boorwerkzaamheden protesteerde", maar ook over de "schending van de integriteit van de parlementaire delegatie". Deze verklaring werd aan het eind van een verhitte openbare vergadering tijdens een persconferentie in het gemeentehuis van Susa afgegeven.

Na afloop van de missie deden zich onverwachte nieuwe ontwikkelingen voor in deze complexe aangelegenheid. In de nacht van 5 op 6 december werd verschillende malen opgetreden tegen de demonstranten, waarbij het weg- en spoorverkeer ten dele werd onderbroken en het bij de ontruiming van de blokkade in Venaus tot geweld tegen burgers en politiemensen kwam. Vervolgens probeerden de betogers op 8 december het terrein opnieuw te bezetten. Onder verwijzing naar de gebeurtenissen van 6 december stuurden de burgemeester en de rekwestranten de Commissie verzoekschriften een nieuwe oproep tot een politieke dialoog. Op 10 december besloot de Italiaanse regering gesprekken te voeren onder leiding van staatssecretaris van Algemene Zaken Gianni Letta met vertegenwoordigers van de regio, provincie en gemeente Turijn en de districtsvoorzitter van de "Comunità montana" van Bassa Val Susa, teneinde onderhandelingen op gang te brengen. De gesprekken mondden uit in een vijf punten omvattende ontwerpovereenkomst die onder andere voorziet in de oprichting van een toezichtscentrum dat het effect van het project op de volksgezondheid moet gaan beoordelen, en in uitstel van de werkzaamheden aan de tunnel bij Venaus zolang de desbetreffende milieueffectprocedure niet is afgerond. Naar het schijnt hebben de lokale autoriteiten het ontwerp evenwel niet ondertekend.

Conclusies van de delegatie van de Commissie verzoekschriften

- 1) Hoewel het misschien te vroeg en enigszins onraadzaam is om dit nu al te beoordelen, aangezien de delegatie nog geen rechtstreekse informatie van de betrokken partijen heeft gekregen, noch een inschatting van de meest recente gebeurtenissen, noch een kopie van de ontwerpovereenkomst van 10 december 2005, kan het begin van de onderhandelingen alleen maar worden toegejuicht als een stap in de goede richting, vergeleken met de tot voor kort heersende abnormale situatie in Bassa Val Susa, waarbij het voor, tijdens en na de missie van de delegatie tot sterke belemmeringen van de bewegingsvrijheid van mensen en eigendom was gekomen.

- 2) De oproepen tot democratie in Val Susa zullen worden doorgestuurd aan de Commissie burgerlijke vrijheden, justitie en binnenlandse zaken opdat deze ze bij de opstelling van haar verslag over de grondrechten in de Unie in aanmerking kan nemen.

De delegatie:

- 3) verklaart dat zij de omschakeling van grensoverschrijdende verkeersstromen van de weg naar het spoor via de nieuwe trans-Europese netwerken (in het onderhavige geval corridor 5) verwelkomt, op voorwaarde dat de genomen besluiten, in overeenstemming met de hieronder genoemde regels, beginselen en criteria, het milieu eerbiedigen en geen gevaar voor de volksgezondheid vormen;
- 4) wijst op het belang van het voorzorgsbeginsel en het beginsel van preventie van risico's voor de gezondheid en het milieu, alsmede het principe "de vervuiler betaalt", die niet alleen consequenties hebben voor de activiteiten van de nationale autoriteiten, maar ook voor het beheer van en toezicht op het gebruik van communautaire middelen door de Commissie, ongeacht haar specifieke bevoegdheden op het gebied van preventie en/of compensatie van schade voor de gezondheid die bij de uitvoering van publieke werken resulteert uit het gebruik van asbest of uranium;
- 5) wijst erop dat het in elk planningsstadium van de trans-Europese spoorwegverbinding nodig is aandacht te besteden aan de eisen inzake de milieubescherming, die dienen te worden geïntegreerd in de opstelling en tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk vervoersbeleid en het beleid inzake de trans-Europese netwerken, in overeenstemming met artikel 6 van het Verdrag, zoals vastgesteld bij Beschikking 884/2004 van het Europees Parlement en de Raad (waarin in bijlage III, deel 6 ook de verbinding Turijn-Lyon is opgenomen);
- 6) roept de bevoegde afdelingen van de Commissie op zich niet tot goedkeuring van het project te beperken zonder daarbij te waarborgen dat bij deze specifieke communautaire actie rekening wordt gehouden met het milieu, en hun verantwoordelijkheid op dit vlak te erkennen; in dit verband kan de Commissie niet slechts de prioriteiten van de TEN's aangeven en het aan de nationale autoriteiten overlaten de desbetreffende route en technische opties te kiezen, aangezien de autoriteiten in dit geval op onherstelbare wijze inbreuk zou kunnen maken op de milieubescherming en grondrechten als het recht op gezondheid en eigendom;
- 7) wat het toezicht op de tenuitvoerlegging van Richtlijnen 85/337 en 97/11 met betrekking tot de milieueffectbeoordeling betreft kan de Commissie zich bij de beoordeling van de vraag of er sprake is van een inbreuk niet uitsluitend op de door de rekwestranten verstrekte informatie baseren; uit de mededelingen aan de leden (van 23 maart en 25 juni 2005) lijkt naar voren te komen dat de Commissie zich geen eigen oordeel heeft gevormd over de vraag of het rechtmatig was dat (voor 10 december 2005) voor de zogenoemde

servicetunnel bij Venaus geen milieueffectbeoordeling werd uitgevoerd, noch over het besluit dat voor het definitieve project geen milieueffectbeoordeling zal plaatsvinden; de Commissie dient derhalve te onderzoeken of door het met redenen omklede advies aan Italië van 18 oktober 2005 betreffende de door de rekwestranten gehkelde *legge obiettivo* (klacht 2002/5170) tevens de goedkeuringsprocedure voor het definitieve TAV-project ongeldig zou kunnen worden; daarnaast dient de Commissie te specificeren of in het onderhavige geval, in overeenstemming met de Gemeenschapswetgeving (zoals bepaald in paragraaf 20 van de preambule van Beschikking 884/2004/EG), één enkele transnationale milieueffectbeoordelingsprocedure zou kunnen worden uitgevoerd;

- 8) dringt er bij de Commissie op aan grotere transparantie en efficiëntie te betrachten in haar contacten met de Commissie verzoekschriften over het verdere onderzoek naar het onderhavige verzoekschrift en verzoekt haar ten opzichte van burgers die verzoekschriften of klachten indienen geen laatdunkende houding in te nemen als het gaat om hun recht snel en juist te worden geïnformeerd en een adequaat antwoord op hun kritiek te krijgen; in dit verband lijkt er bijvoorbeeld te weinig of helemaal geen ruchtbaarheid te zijn gegeven aan het feit dat waarnemend Commissielid Loyola di Palacio ermee werd belast te onderzoeken of in het geval van de Gemeenschapsfinanciering van het TAV-project aan de eisen van Verordening 1260/1999 is voldaan, en evenmin aan de onlangs door het huidige Commissielid voor Vervoer, Jacques Barrot, ook in het belang van de lokale bevolking, genomen beslissingen ter waarborging van het succes van de door de Italiaanse regering op 10 december geïnitieerde onderhandelingen;
- 9) roept de Italiaanse autoriteiten op alle niveaus op de weg van dialoog en onderhandelingen met de vertegenwoordigers van alle lokale organen verder te bewandelen teneinde tot een overeenkomst te komen die geen afbreuk doet aan de betrokken grondrechten op gezondheid, een veilig milieu en eigendom; roept met name de Intergouvernementele Commissie op om actuele en accurate informatie over de onderhandelingen en de ontwikkelingen van de procedure te sturen.