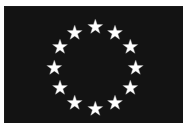


PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

Komisja Petycji

9.1.2006

DOKUMENT ROBOCZY

w sprawie misji rozpoznawczej do Turynu i Val Susa, przeprowadzonej w dniach 28-29 listopada 2005 r. na podstawie art. 192 ust. 3 Regulaminu.

Petycje: 949/2003, którą złożył Alberto Perino, w imieniu stowarzyszenia „Habitat”, 523/2004, którą złożyła Darjana Ronconi oraz 198/2005, którą złożył Marco Tomalino, w imieniu Stowarzyszenia na rzecz Koordynacji Zdrowia Publicznego z Valle di Susa, przeciwko budowie nowego połączenia kolejowego wysokiej prędkości/dużej pojemności między Turynem i Lyonem.

Komisja Petycji

Członkowie delegacji:
Michael Cashman (PSE), przewodniczący delegacji
Carlos José Iturgaiz Angulo (PPE)
David Hammerstein Mintz (Verts)

Wprowadzenie

Na podstawie decyzji koordynatorów z dnia 13 września 2005 r. w sprawie ponownego zorganizowania, do końca 2005 r. przedmiotowej misji rozpoznawczej, (która pierwotnie została wyznaczona na 15-16 lutego 2005 r. i jedynie przełożono jej termin), w dniu 28 września 2005 r. Marcin Libicki (przewodniczący Komisji Petycji) skierował wniosek do Prezydium, które w dniu 11 października 2005 r. zezwoliło na realizację misji. Jej celem miało być spotkanie z autorami petycji oraz władzami zainteresowanego regionu i prowincji w celu uzyskania aktualnych informacji z szerszego kręgu źródeł instytucjonalnych i technicznych oraz próba sprostania wzrastającym oczekiwaniom mieszkańców Val Susa i ich wybranych przedstawicieli odnośnie do roli, jaką Komisja Petycji Parlamentu powinna odegrać w stosunkach z Komisją i właściwymi władzami krajowym w zapewnianiu wprowadzania w życie europejskich przepisów w sprawie ochrony środowiska naturalnego oraz zapobiegania zagrożeniom dla zdrowia w kontekście skomplikowanej kwestii związanej z nowym transeuropejskim połączeniem kolejowym.

Z największą krytyką spotkało się w skrócie: niepewność odnośnie do wyników analizy kosztów i korzyści projektu oraz bardzo kontrowersyjna decyzja o odmowie rozbudowy istniejącego połączenia; zagrożenie brakiem stabilności hydrogeologicznej w związku z niedawnymi powodziami, wysoki poziom hałasu na odcinkach torów poza tunelem; obecność azbestu w jednym z trzech tuneli oraz trudności z ustaleniem jego położenia w głębi poprzez wiercenia; podobne problemy z uranem, który został wykryty w głównym, 53-kilometrowym tunelu; budzące wątpliwości rozwiązania techniczne w zakresie transportowania gruzu, w tym gruzu o niebezpiecznych właściwościach; ryzyko zanieczyszczenia formacji wodonośnej oraz cieków wodnych przecinających trasę, jak również nieodpowiednia wysokość odszkodowań oferowanych w związku z obniżeniem wartości nieruchomości wzdłuż trasy.

Pierwotny program misji został następnie podzielony na trzy odrębne części/wizyty: a) w głównej siedzibie rządu regionalnego, w obecności przewodniczącej tego rządu, Mercedes Bresso oraz członków władz regionu i prowincji odpowiedzialnych za kwestie ochrony środowiska naturalnego i transportu; b) na Politechnice w Turynie, na spotkaniu z wykładowcami uniwersyteckimi oraz konsultantami autorów petycji; oraz c) w głównej siedzibie organizacji „Comunità montana Bassa Val di Susa”, w obecności jej przewodniczącego Antonio Ferrentino, wielu burmistrzów z zainteresowanych gmin oraz dużej grupy obywateli, którzy spontanicznie zebraли się by powitać delegację. W trakcie realizacji misji, w programie wizytacji terenów przyszłych prac budowlanych nastąpiła seria nieoczekiwanych i radykalnych zmian, głównie ze względu na przeprowadzoną przez policję nocną ewakuację (28-29 listopada) z barykad w Venaus pokojowo nastawionych obywateli, którzy okupowali to miejsce. Wiązało się to z wprowadzeniem znacznych ograniczeń w swobodzie poruszania się pojazdów i osób na pobliskich terenach, co miało niekorzystny wpływ przede wszystkim na życie miejscowej ludności (zob. dwa komunikaty prasowe delegacji z dnia 29 listopada).

Rozmowy

Przedstawiciele władz regionu Piemont oraz prowincji Turyn (przewodnicząca regionu Mercedes Bresso oraz radny ds. transportu, Franco Campia), którym towarzyszyło wielu regionalnych dyrektorów (Vincenzo Coccolo, Aldo Manto i Laura Bruna) wspólnie

potwierdzili stanowisko reprezentowanych władz lokalnych, zgodnie z którym prace budowlane powinny zostać zrealizowane. Podkreślili oni, że nowa linia kolejowa ma zasadnicze znaczenie dla przywrócenia równowagi w systemie transportu kombinowanego, w którym obecnie, w zakresie taboru wykorzystywanego w tranzycie po włoskiej stronie północno-zachodnich Alp, transport kolejowy zdecydowanie przegrywa z transportem drogowym. Niedawne wypadki drogowe w tunelach Mont Blanc i Frejus były sygnałem ostrzegawczym przed coraz poważniejszym zagrożeniem osiągnięcia progu maksymalnej przepustowości połączeń drogowych między włoską i francuską siecią dróg w przypadku nagłego wzrostu ruchu przejeżdżających w tranzycie pojazdów ciężarowych, tak jak to miało miejsce w tunelu Frejus latem 2005 r. Istniejące połączenia kolejowe między Turynem i Modeną pochodzą jeszcze z okresu zjednoczenia Włoch i na niektórych odcinkach toru są położone pod zbyt dużym kątem, by można było nimi transportować ciężarówki. Tym niemniej, jak wskazał Franco Campia, w latach 1994-1995 rozważano możliwość rozbudowy starej linii, na którą składają się dwa odcinki – górski i równinny, jednak koncepcję tę odrzucono, mimo, że pochyły odcinek – wykorzystywany zarówno do dalekobieżnych połączeń pasażerskich, jak i międzynarodowych przewozów towarowych - nie był w większości w pełni wykorzystywany. Ze względu na nachylenie torów możliwe było bowiem zastosowanie jedynie ograniczonej liczby rozwiązań, takich jak poszerzenie platform na kontenery, będącym co najwyżej rozwiązaniem tymczasowym. Niżej położony odcinek linii był wykorzystywany także w lokalnym transporcie pasażerskim i dlatego możliwości stworzenia tam nowych połączeń były prawie wyczerpane. Ponadto, rozwiązanie zakładające rozbudowę linii do czterokrotności dzisiejszych rozmiarów, choć technicznie wykonalne, miałoby negatywne skutki dla gęsto zaludnionego regionu wokół torów; a tym samym niezwykle trudne byłoby sprostanie wyzwaniom związanym z oddziaływaniem projektu na tereny zamieszkałe. W związku z tym przewodnicząca Bresso zdecydowanie sprzeciwiła się łączeniu transportu lokalnego z transportem dalekobieżnym i opowiedziała się za przekształceniem niżej położonego odcinka linii w odcinek przeznaczony do transportu lokalnego. W kontekście bardziej ogólnym, przewodnicząca podkreśliła znaczenie, jakie władze regionalne przywiązują do kwestii ochrony środowiska naturalnego oraz wagę ustanowienia na szczeblu UE takich zasad i środków finansowych, które zniechęcałyby do korzystania z transportu drogowego, sprzyjając tym samym transportowi kolejowemu przez Alpy.

Z tego punktu widzenia region Piemont zawsze starał się zaangażować władze lokalne w proces podejmowania decyzji w sprawie lokalizacji nowej linii. Przykładem był konstruktywny wkład wniesiony przez gminy z obszaru tzw. *Grondy* (pas Turyński) podczas opracowywania wstępnego projektu. Od 2000 r. prowadzone były w szczególności konsultacje z władzami lokalnymi, które, przynajmniej w odniesieniu do gmin z *Grondy* uwieńczone zostały powodzeniem, ponieważ umożliwiły uwzględnienie w projekcie ich wymogów w zakresie transportu i ochrony środowiska naturalnego. Od czasu ostatnich wyborów regionalnych, władze lokalne w dolinie zdecydowanie domagały się przełożenia decyzji o szereg miesięcy, jednak wniosek ten został odrzucony przez rząd centralny. Dlatego prowincja podjęła działania na rzecz powołania komitetu technicznego, znanego jako *Rivalta*, dzięki któremu gminy z doliny oraz *Grondy* zyskały odpowiednią reprezentację w dziedzinie technicznej. Działania podejmował również technik z Komisji Międzyrządowej, odpowiedzialnej za projekt, którego zadaniem było zbadanie wszelkich kwestii związanych z odwiertami, a w szczególności pobraniem próbek rdzenia azbestowego. Komisja ta funkcjonowała jednak bardzo nieregularnie ze względu na szereg rezygnacji członków,

zarówno spośród reprezentacji strony rządowej, jak i przedstawicieli doliny. Podsumowując swoje stanowisko, Mercedes Bresso jeszcze raz stwierdziła, że władze regionu i prowincji zawsze sprzyjały uczestnictwu władz lokalnych, mimo, że, w przeciwieństwie do sytuacji po francuskiej stronie, gdzie ludność była obszernie informowana o projekcie, brakowało informacji na temat przedmiotu i poszczególnych etapów projektu, co miało negatywne skutki dla miejscowej ludności. Dlatego nowe władze regionu zamierzały ustanowić ośrodek informacji na temat projektu na dworcu głównym w Turynie, natomiast władze prowincji zdążyły już utworzyć w Bussoleno muzeum poświęcone kolei transalpejskiej. W międzyczasie rząd centralny odmówił przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko naturalne (OOS) ostatecznej wersji projektu, a następnie ogłosił, że procedura przyjmowania projektu zostanie zrealizowana do końca 2006 r. Jednakże zdaniem przedstawicieli władz regionu, rząd nadal będzie musiał spotkać się z władzami lokalnymi w celu omówienia niezbędnych środków wyrównawczych w związku ze środowiskiem naturalnym i zabezpieczeniem obszarów chronionych, jak również odszkodowań za straty w dziedzinie gospodarki i turystyki.

W odniesieniu do aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego i zdrowia, Vincenzo Coccolo, dyrektor regionalnej agencji ochrony środowiska naturalnego – *ARPA* przedstawił ogólnie uspokajającą opinię na temat ewentualnych zagrożeń geologicznych, w szczególności ryzyka skażenia uranem i azbestem znajdujących się na obszarach górskich, przez które miałyby przebiegać tunele kolejowe. Jak wynika z broszury z dnia 28 listopada 2005 r.: „mineralizacja azbestu nie obejmuje rozległego obszaru, lecz występuje przede wszystkim, choć nie zawsze, w uskockach”, zasadniczo też, zgodnie z wynikami dostępnych analiz, ilość azbestu w skałach nie jest wielka, a znaleziony azbest powstał w wyniku zjawisk tektonicznych. W broszurze wspomniano jednak, że kwestię występowania azbestu należałoby wnikliwie zbadać, poprzez przeprowadzenie badań geognostycznych. W odniesieniu do emisji hałasu, na terenach położonych przy istniejącej linii ustalono 167 stref, w których limity hałasu zostały przekroczone oraz podjęto działania na rzecz opracowania planu przebudowy. Natomiast w przypadku nowej linii obowiązywałyby bardziej rygorystyczne limity hałasu, co pozwoliłoby zapewnić lepszą ochronę miejscowej ludności. Zgodnie z broszurą (s. 28) nie należy obawiać się zagrożeń epidemiologicznych związanych ze zdrowiem ludzkim, w szczególności ryzyka zachorowań na śródbleonniaka opłucnej. W podobnym tonie sformułowano końcowe wnioski w broszurze (s. 36): „podstawowe problemy dotyczące ochrony środowiska naturalnego, nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia wspomnianej ludności, pod warunkiem podjęcia odpowiednich środków zaradczych,”; należałoby jednak powołać organ nadzorczy (ośrodek monitorowania środowiska naturalnego) w celu zweryfikowania oddziaływania projektu na zdrowie powszechne.

Gianfranco Chioccia, wykładowca na Politechnice oraz konsultant „Comunità montana” przedstawił aktualny przegląd łańcucha zdarzeń, które doprowadziły do powszechnego protestu (akcja „*No TAV*”) przeciwko projektowi budowy kolei wysokiej prędkości w Val Susa. Chioccia nakreślił różnorodne przyczyny składania petycji do Parlamentu oraz podejmowania innych pokojowych środków w celu wyrażenia sprzeciwu. Projekt nowego transgranicznego połączenia kolejowego został stworzony we wczesnych latach 90-tych, przy czym jego zwolennicy nie podjęli żadnych oficjalnych działań informacyjnych na jego temat. Reakcją zainteresowanej ludności miejscowej na ten brak informacji było ustanowienie komitetu technicznego – „*Habitat*” – który miał zapewnić lokalnym władzom doliny pomoc grupy ekspertów w różnych dziedzinach związanych z projektem. Następnie, ze względu na

przedłużający się stan powszechnej dezinformacji odnośnie do przedmiotu projektu oraz brak określenia warunków niezbędnych do uruchomienia procedury oceny oddziaływania na środowisko naturalne z udziałem przedstawicieli obywateli, zorganizowano pierwszą demonstrację (1996 r.). Od 1998 r. rady miejskie z aż 37 miast przyjęły decyzje, w których wyrażono sprzeciw wobec „przymusowego” wdrażania projektu budowy kolei wysokiej prędkości (TAV). Ostatnim przykładem jest decyzja nr 30 z dnia 29 września 2005 r. podjęta przez gminę Bruzolo. W miarę realizacji kolejnych etapów procedury przyjmowania wstępnego projektu, w postępie geometrycznym wzrastała liczba obywateli uczestniczących w marszach protestacyjnych przeciwko projektowi. Rekordową liczbę protestujących odnotowano podczas strajku generalnego w Dolnej Val Susa w dniu 16 listopada 2005 r., w którym udział wzięło 80 000 osób. Władze krajowe i regionalne odpowiedzialne za zatwierdzenie wstępnego projektu nie wykazywały zamiaru wysłuchania żądań obywateli, czego dowodem był krótki termin (dwa tygodnie) wielokrotnie przyznawany w 2003 r. władzom lokalnym na przedstawienie uwag. W tym okresie wszystkie procedury administracyjne zostały faktycznie zakończone (po tym jak uległy one przyśpieszeniu dzięki zawarciu między rządem i regionem porozumienia na podstawie ustawy nr 443 z 2001 r. (*legge obiettivo*), w którym uznano, że projekt jest zgodny z normami ochrony środowiska naturalnego, co umożliwiło osiągnięcie etapu wstępnego projektu oraz odstąpienie od sporządzania oceny oddziaływania na środowisko naturalne ostatecznej wersji projektu – zob. decyzję CIPE [Międzyministerialnej Komisji Planowania Gospodarczego] z dnia 5 grudnia 2003, wydanej na podstawie rozporządzenia ustawodawczego nr 190/02).

Instytucje, organizacje i komisje, które od samego początku sprzeciwiały się projektowi zgłosiły wobec niego siedem podstawowych zastrzeżeń. Dotyczyły one: poważnego zagrożenia hydrogeologicznego; wysokiego poziomu hałasu na odcinkach nowej linii położonych poza tunelami; nadmiernych uciążliwości i szkodliwych emisji związanych z pracami budowlanymi, które należałoby prowadzić przez okres 15-20 lat; projektu wywiezienia ogromnych ilości niebezpiecznego gruzu; aerozoli azbestu i uranu, o których wiadomo, że występują na wielu przedmiotowych obszarach górskich; ryzyka zmniejszenia dostaw wody oraz absurdalnie niskich kwot odszkodowań oferowanych właścicielom domów. Z tej przyczyny, w marcu 2005 r. rady gminne potwierdziły swój sprzeciw wobec projektu, równocześnie jednak przedsiębiorstwo odpowiedzialne za przeprowadzenie analiz, wierceń i prac przygotowawczych, *LTF*, po wygraniu przetargu na realizację prac budowlanych, ogłosiło zamiar rozpoczęcia badań geognostycznych oraz otwarcia tunelu eksploracyjnego w Venaus. W odniesieniu do Venaus, ze względu na niewielkie wymiary otworu (6,3 m średnicy oraz 11 km długości) należało raczej przypuszczać, że ostatecznie zostanie on wykorzystany jedynie jako pierwszy odcinek tunelu pomocniczego dla przyszłego tunelu głównego, a wybranie go jako „próbki” ostatecznej wersji projektu było sposobem uchylenia się od konieczności przeprowadzenia OOŚ. Mieszkańcy Dolnej Val Susa próbowali więc w sposób pokojowy bronić swoich racji wnosząc barykady w kluczowych punktach, w których miały rozpocząć się wykopy.

W międzyczasie, z inicjatywy rządu centralnego ustanowiono komitet techniczny *Rivalta*. Powierzono mu zadanie poddania szybkiej analizie siedmiu podstawowych zarzutów osób sprzeciwiających się projektowi. We wrześniu 2005 rozmowy koncentrowały się na niebezpiecznych substancjach zawartych w gruzie skalnym, w szczególności pyle azbestowym, ponieważ jednak władze krajowe z determinacją dążyły do jak najszybszego rozpoczęcia odwiertów i wykopów, zgodnie z planem przedłożonym władzom UE, rozmowy

zostały odłożone, nie omówiono również dokładnie pozostałych kwestii. Tym samym prace komitetu zostały wstrzymane.

Następnie miał miejsce pierwszy akt „wojskowej” okupacji miejsc przyszłych odwiertów w dniu 31 października 2005 r., którą przeprowadziło ok. 1000 funkcjonariuszy policji, co miało bezpośrednie konsekwencje dla swobody poruszania się mieszkańców w okolicy swoich własnych domów. Akt ten doprowadził do wycofania z komitetu *Rivalta* konsultantów z „Comunità montana” oraz do strajku generalnego w dolinie w dniu 16 listopada. Protest ten nie powstrzymał jednak włoskich władz od organizacji kolejnych działań ewakuacyjnych na terenie prac budowlanych w Venaus, który miał być okupowany do dnia 30 listopada (zob. informację na temat wydarzeń w dniu 29 listopada w sprawozdaniu z misji).

Zainteresowane strony różniła przede wszystkim opinia odnośnie do tego, czy projekt powinien zostać w ogóle zrealizowany, natomiast kwestie dotyczące terminów czy metod miały znaczenie drugorzędne. Przykładowo inż. Andrea Debernadi wskazał, że wyniki analizy kosztów i korzyści (koszty: 15,2 mld EUR za wszystkie połączenia kolejowe między Francją i Włochami; korzyści: od 2,7 do 8,9 mld EUR) były mało zachęcające, zwłaszcza, że zdaniem francuskiego ministerstwa finansów, korzyści zostały obliczone według najbardziej optymistycznego wariantu. Niektóre zastrzeżenia należy z pewnością uznać za słuszne. Dotyczy to np. osiągnięcia punktu maksymalnej przepustowości starej linii, co nastąpiłoby przynajmniej dziesięć lat później w stosunku do daty określonej w projekcie (tzn. w roku 2035 a nie 2025). Inne uzasadnione zastrzeżenia dotyczyły trudności w przekierowywaniu pociągów towarowych i pasażerskich do głównego tunelu z linii łącznikowych oraz znaczne zwiększenie natężenia ruchu na węźle turyńskim.

Należało również poważnie potraktować zagrożenia dla zdrowia związane z czynnikami występującymi w środowisku naturalnym wyszczególnione przez onkologa Edoardo Gaysa, jeżeli prawdą byłoby, że 1) wyniki analizy geologicznej przeprowadzonej przez Uniwersytet w Sienie na zlecenie kolei włoskich potwierdziły, że na przedmiotowych obszarach na terytorium włoskim, w 23-kilometrowym tunelu pod Mount Musiné istotnie występuje azbest (w przypadku ok. 50% z 39 badanych wychodni uzyskano wynik pozytywny); 2) największa kopalnia azbestu w Europie, *Balangero*, teren której miał zostać poddany rekultywacji znajdowała się tylko 15 km do tego miejsca; 3) dolina należy do najbardziej wietrznych dolin w zachodnich Alpach; 4) przedstawione w analizie przeprowadzonej przez ARPA (2003) dane dotyczące wskaźnika śmiertelności związanej z azbestem w dolinach Susa i Cenischia wykazały, że był on wyższy od średniej krajowej.

Ponadto, na odcinku międzynarodowym, pod masywem Ambin, linia kolejowa wysokiej prędkości prowadząca poprzez główny tunel oraz „tunel eksploracyjny” w Venaus mogłaby przebiegać przez obszary występowania radioaktywnych złóż uranowych znanych środowisku naukowemu. Należałoby podjąć działania prewencyjne polegające na dokonaniu dokładnych pomiarów w tunelach. Dlatego też, w związku z występowaniem tych niebezpiecznych substancji, racjonalne wydaje się żądanie, by z góry rozstrzygnięta została kwestia transportowania i usuwania gruzu skalnego. W tym kontekście prof. Scavia z Politechniki wskazał, że 7,5 mln m³ materiałów wykopanych na odcinku międzynarodowym (Bruzolo-St Jean de Maurienne) miało być przetransportowane długim na 20 km pasem transmisyjnym z wysokości 500 m do położonej na wysokości 2000 m kopalni w Col Moncenisio (*Carrière du Paradis*), co wydaje się przedsięwzięciem ryzykownym, zarówno ze

względu na kwestie ochrony środowiska naturalnego, jak i zużycia energii. Natomiast 4,2 mln m³ materiałów wykopanych na odcinku włoskim (Bruzolo-Settimo T.) miałyby, jak się zdaje, zostać wykorzystane w produkcji betonu, przy czym nie przewidziano żadnych alternatywnych form ich magazynowania, na wypadek, gdyby recykling okazał się niemożliwy. Kolejną niewiadomą była lokalizacja azbestu (odkrytego już na powierzchni) we wnętrzu góry, ponieważ stanowi on nieregularny, eratyczny element skał, ukryty wśród kruchych obszarów skały i liniowe wiercenia zdają się nie wystarczać do ustalenia jego występowania w głębi skał. Dlatego niezbędne jest poświęcenie dodatkowego czasu i środków oraz organizacja specjalnych działań w celu usunięcia wszelkiego odkrytego azbestu zaraz po wstępnym wydrążeniu tunelu. W warunkach jakie panowały, w OOS dotyczącej wstępnej wersji projektu pominięto wszystkie kwestie związane z tym poważnym problemem.

Na podstawie przeprowadzonych na miejscu analiz i obserwacji (które jednakże nie zostały uwzględnione w projekcie), geolog Riccardo Pavia nakreślił scenariusz, w którym zasoby wodne zostaną zubożone wskutek wyschnięcia cieków wodnych a podziemne formacje wodonośną ulegną zanieczyszczeniu ze względu na krasowy charakter niektórych skał, nie wspominając już o zwiększonym ryzyku powodzi, które przez ostatnich dziesięć lat spustoszyły Val Susa. Kolejną nierozstrzygniętą kwestią był problem poziomu hałasu, w związku z fizycznymi i meteorologicznymi właściwościami przedmiotowych dolin alpejskich. W związku z tym należy stwierdzić, że nowa linia, choć przebiegałaby głównie przez tunele, nie przyniosłaby postępów w zakresie ograniczania hałasu, ze względu na niepewne elementy w zakresie technicznych i finansowych rozwiązań określonych w modelach funkcjonowania obu linii. Zgodnie z wynikami analizy poziomu hałasu spowodowanego przez *TAV* na obszarze położonym w promieniu 600 m od obszarów zamieszkałych przeprowadzonej przez Politechnikę, które przytoczył prof. Chiocchia, na odcinkach położonych na wolnej przestrzeni (takich jak *Val Cenischia*, czy też północna *Gronda*) nowa linia spowodowałaby wzrost, a nie spadek, poziomu hałasu. W związku z tym kontrola przeprowadzona w gminie Venaria Reale (*Gronda*) pod koniec misji rozpoznawczej wykazała, że zewnętrzny odcinek linii przebiegałby w odległości 14 m od bloków zamieszkałych przez 180 rodzin (a jego budowa wiązałaby się z koniecznością zburzenia wiejskiego domu z XVII wieku), natomiast przejeżdżające pociągi powodowałyby straszliwy hałas, porównywalny w hukiem panującym na pasach startowych lotnisk.

„Dlaczego zatem pragną oni zbudować linię kolejową mając tak niepewne perspektywy zysku i napotykać na tak ogromne problemy?” Ciężkiej odpowiedzi na to pytanie udzielił prof. Claudio Cancelli, podsumowując przyczyny stojące za „technicznym” sprzeciwem wobec *TAV*. Wskazując, że technicy, którzy opracowali krajowy plan rozwoju transportu pod koniec lat 80-tych ubiegłego wieku wykluczyli możliwość budowy linii kolejowej wysokiej prędkości, uznając, że rozwiązanie to zupełnie nie nadaje się do zastosowania we Włoszech, profesor dodał - Gdyby już na samym początku odbyła się techniczna debata na temat *TAV* oraz gdyby decyzję odnośnie budowy tej linii podejmowali technicy a nie przedsiębiorcy, podstawowe pytanie brzmiałoby następująco: „czy tego rodzaju konstrukcja, biorąc pod uwagę jej właściwości i dane natężenie ruchu odpowiada właściwościom regionu, przez który ma przebiegać”?

Odnosząc się ponownie do dokumentu określającego siedem najważniejszych zastrzeżeń wobec *TAV* i przywołując w szczególności analizy dotyczące azbestu i uranu (1971, Agip), przewodniczący „Comunita Montana” z Dolnej Val Susa, Antonio Ferrentino, ponownie

podkreślił, że dla wspólnoty priorytetowe znaczenie ma podjęcie niezwłocznych działań w kwestii starej linii, niewykorzystywanej w możliwym zakresie. Przewodniczący wezwał również do rozpoczęcia debaty na szczeblu krajowym, tym razem z udziałem instytucji lokalnych. W odniesieniu do Venaus, przewodniczący stwierdził, że absurdalny wydaje się pomysł kopania tunelu o rozmiarach tunelu pomocniczego bez uprzedniego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko naturalne oraz wobec sprzeciwu władz lokalnych. Jego zdaniem prawdziwym powodem przyznania funduszy wspólnotowych była chęć doprowadzenia do konkurencji gospodarczej z innymi tunelami, takimi jak szwajcarski tunel pod przełęczą św. Gottharda. W odniesieniu do zwolnienia z obowiązku wykonania OOS dotyczącego ostatecznej wersji projektu, przewodniczący wskazał, że w ramach procedur administracyjnych skorzystano już z uproszczeń wynikających z tzw. *legge obiettivo* (ustawa docelowa), w związku z którą wszczęto postępowania z tytułu uchybienia zobowiązaniom (wynikającym z dyrektyw 85/337 i 97/11), na podstawie skargi 2002/5170 wniesionej przez włoski oddział WWF.

Jak już wspomniano powyżej, delegacja zmuszona była do skrócenia programu wizytacji terenów przyszłych prac budowlanych, ograniczając się do miejscowości Seghino w Mompantero, w pobliżu której zainstalowano wiertło (i gdzie zakazano wjazdu wszelkich pojazdów z wyjątkiem pojazdów wojskowych) oraz miejscowości Venaus. W tej drugiej miejscowości, w godzinach popołudniowych w dniu 28 listopada, delegacja wizytowała barykadę i spotkała się z mieszkańcami oraz lokalnymi władzami. Wręczono jej również apel o zapewnienie demokracji w Val di Susa, na którym widniały setki podpisów i w którym wyrażono protest przeciwko finansowaniu projektu przez Wspólnotę oraz jego realizacji przy użyciu wojska, co w rezultacie naruszało prawa miejscowej ludności. Zajęcie przez wojsko placu budowy w Venaus we wczesnych godzinach 29 listopada potwierdziło obawy, które pojawiły się poprzedniego dnia oraz wywołało całą lawinę oświadczeń. Jedno z nich, wydane przez delegację, wyrażało oburzenie z powodu znieważenia przede wszystkim „miejscowej ludności, która w sposób pokojowy protestowała przeciwko rozpoczęciu prac na pierwszym stanowisku wierceń”, lecz także „naruszenia dobrego imienia delegacji parlamentarnej”. Oświadczenie to zostało ono wydane podczas konferencji prasowej zorganizowanej w ratuszu w Susa pod koniec przebiegającego w gorącej atmosferze zebrania publicznego.

Już po zakończeniu misji nastąpiły dalsze nieoczekiwane wydarzenia w tej złożonej sprawie: w nocy dnia 6 grudnia, ponownie użyto siły i zablokowano ruch drogowy oraz kolejowy, przy czym doszło do aktów przemocy z udziałem obywateli i funkcjonariuszy w związku z przymusowym usunięciem protestujących z barykad w Venaus. Następnie, w dniu 8 grudnia protestujący próbowali ponownie zająć teren budowy. Burmistrzowie oraz autorzy petycji przesłali Komisji Petycji nowy apel w którym odnosząc się do wydarzeń z dnia 6 grudnia ponownie wezwali do demokratycznego dialogu. Następnie, w dniu 10 grudnia włoski rząd zdecydował o zwołaniu posiedzenia, któremu przewodniczył sekretarz stanu ds. stosunków z urzędem prezesa rady ministrów Gianni Letta, z udziałem przedstawicieli regionu, prowincji i gminy Turyn oraz przewodniczącego organizacji „Comunità montana” z Dolnej Val Susa, w celu rozpoczęcia negocjacji. Rozmowy doprowadziły do sporządzenia projektu porozumienia zawierającego pięć punktów, przewidujących m.in. ustanowienie ośrodka monitoringu służącego ocenie oddziaływania projektu na zdrowie publiczne oraz przełożenie terminu rozpoczęcia prac nad tunelem w Venaus do czasu ukończenia właściwej procedury oceny oddziaływania na środowisko naturalne. Wydaje się jednakże, że projekt nie został podpisany przez lokalne władze.

Wnioski delegacji Komisji Petycji

- 1) chociaż niniejsza ocena może wydawać się przedwczesna i nieco niewskazana, jeżeli uwzględnić, że delegacja nie uzyskała bezpośrednich informacji od żadnej z zainteresowanych stron, jak również oceny najnowszych wydarzeń, ani też, w szczególności, tekstu projektu porozumienia z dnia 10 grudnia 2005 r., rozpoczęte negocjacje można jedynie ocenić pozytywnie, jako krok w kierunku uzdrowienia sytuacji panującej uprzednio w Dolnej Val Susa, gdzie poważnie ograniczono możliwość korzystania z prawa do swobodnego przepływu osób i majątku przed, w trakcie oraz bezpośrednio po misji przeprowadzonej przez niniejszą delegację.
- 2) apele o uszanowanie reguł demokracji w Val Susa zostaną przekazane Komisji Wolności Obywatelskich, by mogła uwzględnić je podczas sporządzania sprawozdania w sprawie sytuacji w dziedzinie przestrzegania praw podstawowych w Unii.

Ponadto delegacja:

- 3) oświadcza, że popiera skierowanie transgranicznego ruchu odbywającego się obecnie po drogach na linie kolejowe poprzez nowe transeuropejskie sieci (w tym przypadku korytarz nr 5), pod warunkiem, że decyzje będą podejmowane z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska naturalnego oraz nie staną się przyczyną żadnych szkód dla zdrowia ludzkiego, zgodnie z regułami, zasadami i kryteriami określonymi poniżej.
- 4) podkreśla znaczenie zasad dotyczących zachowania ostrożności, zapobiegania zagrożeniom dla zdrowia ludzkiego i środowiska naturalnego oraz zasady „zanieczyszczający płaci”, które wpływają nie tylko na działalność władz krajowych, lecz także na zarządzanie i monitorowanie przez Komisję wykorzystywania funduszy wspólnotowych, niezależnie od przysługujących jej szczególnych kompetencji w dziedzinie zapobiegania lub wyrównywania szkód dla ludzkiego zdrowia wynikających z wykorzystania azbestu i uranu do realizacji publicznych robót budowlanych.
- 5) wskazuje, że na wszystkich etapach planowania transeuropejskiego połączenia kolejowego niezbędne jest zwrócenie szczególnej uwagi na wymogi związane z ochroną środowiska naturalnego, które powinny zostać uwzględnione przy opracowywaniu i wprowadzaniu w życie wspólnej polityki w dziedzinie transportu oraz sieci transeuropejskich, zgodnie z art. 6 Traktatu przywołanym w decyzji 884/2004 Parlamentu i Rady (załącznik III pkt 6, przewidujący linię łączącą Turyn i Lyon);
- 6) wzywa odpowiedzialne służby Komisji, aby nie ograniczały się do zatwierdzenia projektu bez uprzedniego upewnienia się, że w danym konkretnym działaniu wspólnotowym uwzględniono wymogi związane z ochroną środowiska naturalnego, tak jak gdyby potrzeba ich spełnienia nie miała dla nich znaczenia. W związku z tym Komisja nie powinna ograniczać się jedynie do ustalania priorytetów sieci transeuropejskich pozostawiając

równocześnie władzom krajowym wyłączną odpowiedzialność za wybór tras i rozwiązań technicznych, ponieważ władze te mogą doprowadzić do nieodwracalnych zniszczeń w środowisku naturalnym oraz zagrożenia podstawowych praw, takich jak prawo do zdrowia czy własności.

- 7) w odniesieniu do monitorowania realizacji postanowień dyrektyw 85/337 i 97/11 w zakresie oceny oddziaływania na środowisko (OOS), Komisja ustalając czy doszło do uchybienia zobowiązaniom nie może opierać się wyłącznie na informacjach od autorów petycji. Na podstawie zawiadomień przesłanych posłom (z dnia 23 marca 2004 r. i 25 czerwca 2005 r.) wydaje się, że Komisja nie wyraziła żadnej niezależnej opinii odnośnie zgodności tego, czy brak przeprowadzenia OOS dla tzw. tunelu pomocniczego w Venaus (przed 10 grudnia 2005 r.) był zgodny z prawem, jak również, bardziej ogólnie, czy legalna była decyzja o braku przeprowadzenia OOS dla ostatecznej wersji projektu przedmiotowych prac budowlanych. Dlatego Komisja powinna wyjaśnić, czy uzasadniona opinia z tytułu uchybienia zobowiązaniom przesłana Włochom w dniu 18 października 2005 r. dotycząca tzw. *legge obiettiwo* (skarga 2002/5170) – ostro skrytykowanej przez autorów petycji – może doprowadzić również do uznania za niezgodną z prawem procedury zatwierdzenia ostatecznej wersji projektu *TAV*. Równocześnie Komisja powinna określić, czy w przedmiotowej sprawie możliwe byłoby przeprowadzenie jednej, ponadnarodowej procedury oceny oddziaływania na środowisko naturalne, zgodnie z prawem wspólnotowym (o czym wspomina punkt uzasadnienia 20 preambuły do decyzji 884/2004/WE);
- 8) wzywa Komisję do zapewnienia większej przejrzystości i skuteczności we współpracy z Komisją Petycji na rzecz dalszego zbadania przedmiotowych petycji oraz do powstrzymania się od protekcyjnego traktowania obywateli przysyłających petycje lub skargi i uszanowania przysługującego im prawa do szybkiego otrzymania odpowiedniej informacji i stosownej odpowiedzi na zgłoszone zastrzeżenia. W związku z tym wydaje się, że w sposób niedostateczny, lub wręcz w ogóle nie nagłośniono np. faktu wyznaczenia i powierzenia komisarz Loyoli di Palacio zadań związanych ze sprawdzeniem przestrzegania wymogów wynikających z rozporządzenia 1260/1999 przy przyznawaniu funduszy wspólnotowych na rzecz projektu *TAV*, lub też niedawnych decyzji podjętych przez komisarza ds. transportu, Jacquesa Barrota, również korzystnych dla miejscowej ludności, a dotyczących działań na rzecz zapewnienia sukcesu w negocjacjach rozpoczętych przez rząd włoski w dniu 10 grudnia.
- 9) wzywa włoskie władze na wszystkich szczeblach do kontynuowania procesu dialogu i negocjacji z przedstawicielami wszystkich lokalnych instytucji w celu osiągnięcia porozumienia bez naruszania podstawowych praw do zdrowia, środowiska naturalnego i własności przysługujących bezpośrednio zainteresowanym obywatelom. W szczególności wzywa Komisję Międzyrządową do szybkiego przesłania dokładnych informacji na temat negocjacji oraz dalszych postępów w realizacji procedury.