

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per le petizioni

9.1.2006

DOCUMENTO DI LAVORO

sulla missione "ricognitiva dei fatti" (fact finding mission), effettuata a Torino ed in Val Susa il 28 e 29 novembre 2005, in base all'art.192 §3 del Regolamento.

Petizioni 949/2003 presentata da Alberto Perino, a nome dell'associazione "Habitat", 523/2004 presentata da Darjana Ronconi e 198/2005 presentata da Marco Tomalino, a nome del Coordinamento sanitario Valle di Susa, contro la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità/capacità Torino-Lione.

Commissione per le petizioni

Membri della delegazione:

Michel Cashman (PSE), capo-delegazione

Carlos Iturgaiz Angulo (PPE)

David Hammerstein Mintz(Verts)

Introduzione

La missione è stata autorizzata l'11 ottobre 2005 dall'Ufficio di Presidenza del Parlamento Europeo sulla base della richiesta del Presidente Libicki del 28 settembre 2005, in seguito alla decisione dei coordinatori del 13 settembre 2005, di riorganizzare entro la fine dell'anno la missione fact-finding in questione, la cui data, già fissata al 15/16 febbraio 2005, era stata solo posposta. Obiettivo della missione: incontrare i petizionari e le autorità degli enti regionali e provinciali, per acquisire nuovi elementi di fatto da un più ampio spettro d'interlocutori istituzionali e tecnici nonché rispondere alle crescenti aspettative degli abitanti della Val Susa e dei loro rappresentanti elettivi circa l'effettivo ruolo della commissione delle petizioni del PE nei rapporti con la Commissione europea e le autorità nazionali responsabili, per quanto riguarda l'applicazione delle normative europee di tutela ambientale e di prevenzione dei rischi sanitari alla complessa fattispecie del nuovo tratto di collegamento ferroviario transeuropeo. In estrema sintesi le critiche più rilevanti concernono: l'incertezza sull'analisi costi benefici dell'opera e l'esclusione, assai controversa, della possibilità di potenziare la linea storica esistente, il rischio d'instabilità idrogeologica, in relazione a recenti alluvioni, l'elevato impatto acustico nei tratti fuori galleria, la presenza di amianto in uno dei tre tunnel, e le difficoltà di reperirlo in profondità attraverso i sondaggi, l'analogo problema per l'uranio segnalato nel tunnel di base, di 53 km, le dubbie soluzioni tecniche per il trasporto dei detriti, compresi quelli pericolosi, i rischi d'inquinamento delle falde acquifere e d'interruzione delle sorgenti e l'inadeguatezza dell'indennità prevista per la perdita di valore degli immobili. Tutti questi motivi sono stati sviluppati nel documento cd. dei 7 punti critici.

Il programma iniziale della missione è stato successivamente ripartito in tre distinti momenti e luoghi d'incontro e visita: a) nella sede del Governo regionale, in presenza della Presidente Mercedes Bresso, e degli Assessori regionali e /o provinciali all'ambiente ed ai trasporti; b) al Politecnico di Torino, davanti a Docenti universitari e consulenti dei petizionari, c) nella sede della Comunità montana Bassa Val di Susa, in presenza del Presidente Antonio Ferrentino, di alcuni Sindaci dei Comuni coinvolti nonché di una folta rappresentanza di cittadini convenuti spontaneamente per accogliere la delegazione. Nel corso della missione, il programma delle visite sul terreno dei futuri cantieri ha subito una serie d'inaspettate e radicali variazioni, nella maggior parte dovute all'evacuazione dal "presidio" di Venaus dei pacifici cittadini occupanti, effettuato nottetempo (fra il 28 ed il 29 novembre) dalle Forze pubbliche, ed alle conseguenti pesanti limitazioni della libertà di circolazione di mezzi e persone nelle aree circostanti, soprattutto a danno della popolazione residente (vedi le due dichiarazioni stampa dei membri della delegazione del 29 novembre).

Audizioni

I rappresentanti della Giunta della Regione Piemonte e della Provincia di Torino (Pres. reg. Mercedes Bresso ed Ass. prov. trasporti Franco Campia), assistiti da alcuni dirigenti regionali (Vincenzo Coccolo, Aldo Manto e Laura Bruna) hanno concordemente ribadito la posizione dei rispettivi Enti territoriali favorevole alla realizzazione dell'opera, sottolineando che la nuova linea ferroviaria è fondamentale per riequilibrare il sistema modale dei trasporti rispetto alla prevalenza attuale della gomma sul ferro, nel transito dei mezzi rotabili sul fronte italiano delle Alpi nord-occidentali. I recenti incidenti stradali nei trafori del M.Bianco e del Frejus sono una spia di quanto possa ancora aggravarsi il rischio di saturazione degli sbocchi della rete stradale italiana in quella francese, a causa della crescita improvvisa del transito dei TIR,

come si è verificato per il Frejus nell'estate del 2005. Quanto alla linea ferroviaria esistente fra Torino e Modane, essa risale all'unità italiana e presenta pendenze troppo elevate per consentire il trasporto dei TIR. Ciò nonostante- ha sottolineato Campia- il potenziamento della linea storica, che si compone di due tratti, l'uno con pendenza montana, l'altro pianeggiante, è un'ipotesi che è stata vagliata negli anni '94-95, con esiti sfavorevoli: la parte alta infatti- che è utilizzata oltre che dal traffico merci internazionale, anche da quello passeggeri a lunga percorrenza, pur essendo in gran parte sottoutilizzata, offre, per la sua elevata pendenza, una gamma ridotta di soluzioni, come l'ampliamento del diametro dei binari ad uso dei container, e per lo più temporanee. La parte bassa della linea serve oltre agli stessi utilizzatori, anche alla circolazione locale di pendolari, e per questa ragione è già quasi saturata. La sua quadruplicazione, inoltre, pur essendo tecnicamente fattibile, graverebbe su una zona densamente popolata con enormi difficoltà di gestione per l'impatto sull'abitato. Al riguardo, la presidente Bresso si dichiara nettamente contraria alla compatibilità del traffico locale con quello dei treni a lunga percorrenza ed è favorevole alla conversione all'uso metropolitano della parte bassa della linea. Più in generale, la presidente insiste sull'attenzione prestata dalla Regione a tutti i problemi ambientali e sull'importanza di definire in sede comunitaria regole finanziarie e misure per disincentivare il trasporto su gomma favorendo così l'attraversamento delle Alpi su rotaia.

In quest'ottica la regione Piemonte ha cercato sempre di coinvolgere gli enti locali per la decisione sul tracciato della nuova linea, ed al riguardo viene citato l'apporto costruttivo dei Comuni della cosiddetta "Gronda" (cintura torinese) nella fase di elaborazione del progetto preliminare. In particolare, sin dal 2000 è stato avviato un tavolo di concertazione con gli enti locali che avrebbe dato risultati produttivi sempre nei confronti dei Comuni della Gronda, mediante il recepimento delle relative prescrizioni trasportistiche-ambientali. Dopo le ultime elezioni regionali, i Comuni della Valle avrebbero chiesto una moratoria di alcuni mesi, respinta dal Governo; la Provincia ha quindi promosso la creazione di una commissione tecnica "Rivalta", dando un'adeguata rappresentanza tecnica ai Comuni della Valle e della Gronda, insieme ad un tecnico della Commissione intergovernativa, responsabile dell'opera, col mandato di approfondire tutte le questioni relative ai sondaggi ed in particolare ai carotaggi di amianto. Quest'organo ha peraltro lavorato a fasi alterne per desistenze di alcuni componenti ora del Governo, ora della Valle. In conclusione, la presidente Bresso ritiene che la partecipazione degli enti locali sia sempre stata incoraggiata dalla Regione e dalla Provincia, e che ciò nonostante, sia mancata l'informazione sul contenuto ed i vari stadi del progetto a danno della popolazione, a differenza dell'ampia divulgazione del progetto sul tratto francese della nuova linea. Perciò la nuova Giunta intende aprire un centro d'informazione sull'opera nella stazione principale di Torino e la Provincia ha già installato un museo a Bussoleno sull'attraversamento ferroviario delle Alpi. Quanto alla strategia del Governo nazionale, che dopo aver eliminato la valutazione d'impatto ambientale sul progetto definitivo, ne ha annunciato entro il 2006 la conclusione del procedimento di adozione, dovrà -secondo gli esponenti della Giunta- ancora confrontarsi con gli enti locali per trattare sulle compensazioni indispensabili sul piano ambientale e di tutela delle aree protette, nonché su quelle di tipo economico e turistico.

Sugli aspetti ambientali e sanitari, Vincenzo Cocco, direttore dell'agenzia regionale di protezione ambientale ARPA, ha fornito un quadro complessivamente rassicurante sulla presenza di rischi geologici, e in particolare di contaminazione di uranio e di amianto provenienti dai diversi massicci montagnosi attraversati dai tunnel ferroviari. In un opuscolo di sintesi del 28 novembre 2005 si legge che "le mineralizzazioni di amianto non sono

distribuite in maniera ubiquitaria, ma sarebbero associate prevalentemente a faglie, con una frequenza molto irregolare"; in sostanza, gli studi disponibili escluderebbero la presenza di dosi massicce di amianto nella roccia, e ne attribuirebbero invece l'origine a fenomeni tettonici; sono però necessari "approfondimenti della problematica dell'amianto tramite prospezioni geognostiche". Sotto il profilo dell'inquinamento acustico, già sulla linea esistente sono state individuate 167 aree con superamento delle soglie per cui è previsto un piano di risanamento; alla nuova linea si applicherebbero invece limiti di rumori più rigidi, che dovrebbero garantire un buon livello di protezione della popolazione esposta. Gli aspetti epidemiologici sulla salute umana, in particolare mesoteliomi pleurici non desterebbero preoccupazioni maggiori, secondo la stessa fonte (pag.28). E le conclusioni (pag. 36) sono dello stesso tono: "le criticità ambientali evidenziate, se opportunamente gestite, non pregiudicano la salute della popolazione interessata"; si ritiene necessaria però l'attivazione di un organismo di controllo (osservatorio ambientale) che verifichi l'impatto dell'opera fino alla fase di esercizio sulla salute della popolazione.

L'ing. Gianfranco Chiocchia, docente del Politecnico e consulente della Comunità montana, ha fornito un quadro sintetico ed aggiornato della sequenza di fatti da cui è nata la protesta popolare contro il progetto d'alta velocità in Val Susa ("No TAV") precisando nel suo intervento la serie di motivi che giustificano le petizioni presentate al PE e le altre iniziative non violente di manifestazione del dissenso. Il progetto del nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero è maturato agli inizi degli anni '90 senza alcuna forma di pubblicità ufficiale da parte dei promotori. A questa mancanza d'informazioni, la popolazione interessata avrebbe reagito costituendo un comitato tecnico, denominato Habitat, allo scopo di fornire ai Comuni della Valle uno staff di esperti di varie discipline inerenti al progetto. Successivamente, permanendo lo stato generale di disinformazione sul merito dell'opera e mancando del tutto i presupposti per l'avvio di una procedura di valutazione d'impatto ambientale dell'opera, con partecipazione del pubblico, si è svolta la prima manifestazione pubblica di protesta (1996); e dal '98 ad oggi, ben 37 Consigli comunali hanno adottato delibere contrarie all'esecuzione "forzata" della TAV (vedi l'ultima del Comune di Bruzolo, n 30 del 29/9/2005); in parallelo all'iter di adozione del progetto preliminare, è cresciuta esponenzialmente la partecipazione alle marce popolari di rigetto dell'opera, con un record di presenze (80.000 persone) in occasione dello sciopero generale in bassa Val Susa del 16 novembre scorso. Da parte delle autorità nazionali e regionali competenti per l'approvazione del progetto preliminare, non c'è stata alcuna apertura verso le effettive istanze dei cittadini, come dimostra il termine esiguo (15gg) ripetutamente concesso alle amministrazioni locali per presentare osservazioni, nel corso del 2003, quando le procedure amministrative- accelerate tramite l'intesa Stato-Regione prevista dalla legge n.443 del 2001, cd. obiettivo, con l'anticipazione del riconoscimento della compatibilità ambientale dell'opera allo stadio del progetto preliminare ed esonero della VIA per il progetto definitivo- erano ormai in dirittura d'arrivo (vedi delibera del CIPE del 5/12/03 in base al decreto legislativo n.190/02).

7 i punti critici sollevati da enti, associazioni e comitati contrari all'opera dal primo momento in cui poterono fare osservazioni. A titolo indicativo: elevati rischi idro-geologici, alto impatto d'inquinamento acustico nei tratti fuori tunnel della nuova linea, eccessive molestie ed immissioni dannose, causa lavori, per una durata di 15/20 anni, proposte di evacuazione d'ingenti masse di detriti inaccettabili, aerosol di polveri di amianto o di uranio notoriamente presenti in alcune montagne attraversare dai tunnel, rischio di carenza di approvvigionamento idrico, compensazioni economiche irrisorie ai proprietari immobiliari. Per questi motivi, nel marzo 2005 i Consigli comunali contrari hanno confermato la loro opposizione al progetto,

mentre la società promotrice degli studi, i sondaggi ed i lavori preliminari, LTF, comunicava la sua intenzione di dar corso ai sondaggi geognostici ed all'apertura del "cunicolo" esplorativo di Venaus aggiudicandone i lavori. Riguardo a Venaus, le dimensioni del perforamento (6,3 m. di diametro per 11 km di lunghezza) sembrano rafforzare la convinzione che in definitiva servirà come primo tratto della galleria di servizio del futuro tunnel di base, ed in quanto "assaggio" del progetto definitivo costituirebbe il primo "escamotage" alla VIA. La popolazione della bassa Val Susa si è quindi pacificamente arroccata sulle sue posizioni, dando vita a presidii nei punti cruciali d'inizio degli scavi.

Nel frattempo, su iniziativa governativa, nasceva la commissione tecnica Rivalta incaricata di analizzare a tamburo battente i sette punti critici dell'opposizione al progetto; nel settembre 2005 le discussioni s'incentravano sulle sostanze nocive nei detriti, in particolare le polveri di amianto, ma di fronte alla determinazione delle autorità nazionali di procedere a breve termine ai sondaggi ed agli scavi, come da piano comunicato alle autorità europee, le discussioni si sono arenate senza entrare nel merito di altri punti critici; i lavori della commissione sono così rimasti sospesi. Fin quando si è compiuto il primo atto di occupazione "militare", con l'impiego di circa 1000 agenti, dei siti destinati ai sondaggi, il 31 ottobre scorso, con ripercussioni immediate sulla libertà di circolazione dei residenti in casa propria. Circostanze che hanno provocato il ritiro dalla commissione Rivalta dei consulenti della comunità montana e lo sciopero generale in Valle del 16 novembre. La protesta non ha però dissuaso le autorità italiane dal predisporre nuove iniziative di sgombero sui terreni di Venaus, la cui occupazione è stata fissata al 30 novembre (vedi il 29 novembre nella cronistoria della missione).

La divergenza maggiore di vedute fra le parti concerne il "se" dell'opera. Il "quando" ed il "come" vengono in subordine. In tal senso vanno lette le problematiche aperte dall'ing. Andrea Debernardi, quando ha evidenziato che l'analisi costi (15,2 mld euro per il complesso delle tratte FR-IT) e benefici (min 2,7 mld euro - max 8,9 mld euro) non è incoraggiante, pur essendo i benefici quotati per eccesso, secondo il Ministero finanze francese. Elementi critici si dovrebbero pure trarre: dalle previsioni di saturazione della linea storica, differibile di almeno 10 anni, nel 2035, rispetto alla data del progetto e dalle difficoltà di adduzione di treni merci e passeggeri dall'interconnessione al tunnel di base o dal forte addensamento della circolazione nel nodo di Torino. I problemi di salute ambientale, elencati dall'oncologo Edoardo Gays, non sembrano facilmente liquidabili se è vero che: 1) la presenza di amianto nelle aree interessate dal tratto nazionale, lungo il tunnel di 23 km sotto il Musiné, è attestata da uno studio geologico dell'Università di Siena (positivi circa la metà dei 39 affioramenti), commissionato dalle ferrovie italiane, 2) ad una distanza di 15 km si trova la più grande cava di amianto in Europa, Balangero, in attesa di bonifica, 3) la Valle è una delle più ventose nelle Alpi occidentali, 4) i dati forniti da uno studio ARPA (2003) sull'attuale mortalità per amianto nelle Valli di Susa e Cenischia sono superiori alla media nazionale.

Nel tratto internazionale, sotto il massiccio dell'Ambin, il percorso della TAV lungo il tunnel di base ed il "cunicolo esplorativo" di Venaus potrebbe invece imbattersi su siti uraniferi con pericolo di radioattività noti alla comunità scientifica, per cui in via preventiva occorrerebbe eseguire misure accurate nelle zone di passaggio. In relazione a queste sostanze nocive, i problemi del trasporto e dello smaltimento dei detriti dovrebbero quindi essere ragionevolmente affrontati ex ante. Al riguardo, il prof. Scavia del Politecnico ha ricordato che i 7,5 milioni di m³ fuoriusciti dal tratto internazionale (Bruzolo-St Jean de Maurienne) dovrebbero essere evacuati tramite nastro trasportatore di 20 km, da quota 500 ad una cava

situata al col Moncenisio, a 2000 m. 5carrière du Paradis), una soluzione azzardata sul piano ambientale ed energetico. I 4,2 milioni di m³, estratti dal tratto italiano (da Bruzolo a Settimo T.) sarebbero invece in gran parte riutilizzati nell'opera per produrre calcestruzzo, senz'altra alternativa di stoccaggio, se il riciclo non fosse possibile. Altra incognita è l'ubicazione dell'amianto, laddove già è segnalato in superficie, anche nelle viscere della montagna; trattandosi di una componente della roccia discontinua, erratica che si annida nelle zone fragili, non sembrano sufficienti i sondaggi lineari per rivelarne la presenza in profondità; occorre quindi prevedere sin d'ora tempi ed oneri aggiuntivi, nonché le modalità speciali di evacuazione dell'amianto che si paleserà soltanto all'atto dello scavo delle gallerie; allo stato, invece la VIA sul progetto preliminare eluderebbe gli interrogativi posti da questa non trascurabile emergenza.

Il depauperamento delle riserve idriche per l'esaurimento di sorgenti o l'inquinamento di falde sotterranee per la natura carsica di certe rocce, insieme al rischio di aumento di inondazioni, che hanno sconvolto la V.Susa negli ultimi 10anni, rientrano nello scenario tratteggiato dal geologo Pavia in base a studi ed a osservazioni effettuate sul terreno, che però non trovano riscontro nelle scelte progettuali. Analoghi interrogativi senza risposta si pongono per i problemi d'inquinamento acustico, derivanti dalle caratteristiche fisiche e meteorologiche delle valli alpine attraversate. Al riguardo la nuova linea- pur essendo prevalentemente in galleria- non contribuirà ad attenuarli rispetto a quella storica, viste le incertezze tecnico-economiche sui modelli di esercizio proposti per entrambe; e nei tratti limitati a cielo aperto (come la Val Cenischia e la Gronda nord), li dovrebbe anzi acuire, sulla base dei risultati di uno studio del Politecnico sui picchi di rumore provocati dalla TAV ad una distanza di 600 m. dagli abitati, citato dal prof Chiocchia. Al riguardo, il sopralluogo compiuto nel Comune di Venaria Reale (Gronda), a fine missione, ha evidenziato che il tracciato fuori galleria transiterebbe a 14 m. da condomini abitati da 180 famiglie (distruggendo una cascina del 1600), con effetti sonori dirompenti, equiparabili a quelli di una pista aeroportuale.

“Come mai si vuole costruire un'opera dalla redditività così incerta e dai problemi così vasti?” A questa domanda il prof. Claudio Cancelli ha dato una risposta tagliente che riassume la logica dell'opposizione “tecnica” alla TAV. Ricordando che i tecnici autori del piano nazionale dei trasporti a fine anni ‘80 avevano scartato l'alta velocità in quanto completamente inappropriata al territorio italiano, ha aggiunto che “se per la TAV ci fosse stata una discussione tecnica sin dall'inizio, se la convenienza o meno di costruire questa linea fosse stata un problema tecnico, e non di affari, il punto principale a cui rispondere sarebbe stato se un 'infrastruttura con queste caratteristiche e volumi di traffico è compatibile o meno con le caratteristiche del territorio che deve attraversare”. Ed il presidente della Comunità montana bassa Val Susa, Antonio Ferrentino, riprendendo il documento sulle sette criticità contro la TAV e citando in particolare gli studi sull'amianto e sull'uranio (1971 dell'Agip), ha ribadito la richiesta prioritaria d'intervento immediato sulla linea storica, attualmente sottoutilizzata e l'apertura a livello nazionale di un tavolo di concertazione da cui non sia più possibile escludere gli Enti locali. A proposito di Venaus, egli ha sottolineato come sia assurdo scavare un cunicolo della dimensione di una galleria di servizio, senza la valutazione d'impatto ambientale e contro il parere delle autorità locali. Ed anche per Ferrentino “la competizione economica con altri tunnel, come quello svizzero del Gottardo, è il vero motivo della decisione dei finanziamenti comunitari”. Riguardo all'esonero dalla VIA del progetto definitivo, è stato precisato che l'iter dell'opera ha già beneficiato della semplificazione della legge obiettivo, per la quale è pendente una procedura d'infrazione comunitaria (dir.ve 85/337 e 97/11) in seguito al reclamo 2002/5170 del WWF Italia.

Come noto la delegazione ha dovuto dimezzare il programma di visite sui siti dei futuri cantieri, limitandole alle località di Mompantero, fraz. Seghino, nei cui pressi era installata una trivella per i sondaggi, peraltro con assoluto divieto di accesso-tranne che per i mezzi militari- e a Venaus, dove il 28 pomeriggio ha visitato il presidio, incontrando cittadini, autorità locali e ricevendo in consegna un appello per la democrazia in Val di Susa, con centinaia di firme, contro il finanziamento comunitario dell'opera e la sua imposizione con l'impiego della forza militare contro i diritti delle popolazioni locali. L'occupazione militare del sito di Venaus alle prime ore del mattino del 29 ha confermato i timori della vigilia e ha provocato una serie di dichiarazioni. Una di esse, comune ai membri della delegazione, ne esprime lo sdegno per l'affronto compiuto soprattutto "ai danni della popolazione locale, che stava pacificamente manifestando contro l'inizio del primo scavo di sondaggio, ma anche per l'insulto all'integrità della stessa delegazione" ed è stata diffusa in una conferenza stampa al Municipio di Susa al termine di una concitata riunione pubblica.

Gli ulteriori sviluppi della complessa vicenda nei giorni successivi alla missione hanno prodotto esiti inaspettati: da un lato, il ricorso alla forza ed i blocchi della circolazione stradale e ferroviaria si sono ripetuti con episodi di violenza a danno dei cittadini e delle forze dell'ordine, nella notte del 6 dicembre, in seguito allo sgombero coatto del presidio di Venaus e l'8 dicembre, per il tentativo di rioccupazione del sito da parte dei manifestanti; in relazione ai fatti del 6 dicembre un nuovo appello per il dialogo democratico è stato inviato dai sindaci e dai petizionari alla commissione delle petizioni. Dall'altro, l'iniziativa del Governo italiano di riunire il 10 dicembre, sotto la guida del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, i rappresentanti della Regione, della Provincia e del Comune di Torino ed il presidente della Comunità montana Bassa Val Susa, per l'avvio di una trattativa, ha consentito di delineare una bozza di accordo in 5 punti, che prevede fra l'altro la creazione di un osservatorio per valutare l'impatto dell'opera sulla salute dei cittadini ed il differimento dell'inizio dei lavori per il tunnel di Venaus dopo la conclusione della relativa procedura d'impatto ambientale. Tale bozza, peraltro, non risulta sottoscritta dagli Enti locali.

Conclusioni della delegazione della commissione delle petizioni

- 1) Pur essendo prematura ed in parte inopportuna, per mancanza d'informazioni direttamente pervenute da tutte le parti in causa, una valutazione dei più recenti eventi, ed in particolare della bozza di accordo del 10 dicembre 2005, la trattativa avviata non può che essere salutata come un progresso rispetto all'anomala situazione, altamente pregiudizievole all'esercizio dei diritti di libera circolazione di persone e di proprietà, in cui la bassa valle Susa ha vissuto prima, durante e immediatamente dopo la missione di questa delegazione.
- 2) Gli appelli per la democrazia in Valle Susa saranno trasmessi alla commissione delle libertà civili per eventuale esame in sede di elaborazione della relazione sui diritti fondamentali nell'Unione.
- 3) Dichiara la propria posizione di principio favorevole al trasferimento dei flussi di traffico transfrontaliero dalla gomma al ferro, attraverso le nuove reti transeuropee (corridoio 5 nella fattispecie) purché le soluzioni adottate siano rispettose dell'ambiente e non arrechino danno alla salute umana, in base alle norme, ai principi ed ai criteri di cui ai punti seguenti.
- 4) Sottolinea l'importanza dei principi di precauzione, della prevenzione dei rischi alla salute umana ed all'ambiente, nonché del principio "chi inquina paga" che hanno

ricadute, non solo sulle attività delle autorità nazionali, ma anche sui compiti di gestione e controllo dell'uso dei fondi comunitari da parte dell'Esecutivo europeo, indipendentemente dalle sue specifiche competenze in materia di prevenzione e/o risarcimento danni alla salute umana derivanti dall'uso di amianto o di uranio per l'esecuzione di opere pubbliche.

- 5) Rileva che il nuovo collegamento ferroviario transeuropeo richiede, in ogni stadio della progettazione, una particolare attenzione alle esigenze connesse con la tutela dell'ambiente che devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione della politica comune dei trasporti e delle reti transeuropee, secondo il disposto dell'art. 6 del Trattato, ripreso nella decisione 884/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (il cui annesso III.6 prevede la Torino-Lione)
- 6) Invita i servizi competenti della Commissione europea a non limitarsi a dare via libera all'opera senza preoccuparsi di garantire l'integrazione dell'ambiente in questa specifica azione comunitaria, come se questo obiettivo non li riguardasse; in tal senso non può l'Esecutivo limitarsi a identificare le priorità sulle TEN, rimettendo alle autorità nazionali l'esclusiva responsabilità sulla scelta del tracciato e le opzioni tecniche, poichè queste, di per sè, possono ledere irreversibilmente gli interessi di tutela ambientale, oltre a ledere diritti fondamentali quali la salute e la proprietà.
- 7) Per quanto riguarda il controllo sull'attuazione delle direttive 85/337 e 97/11 in materia di VIA, l'Esecutivo europeo non può basarsi esclusivamente sulle informazioni dei petizionari per accertare se vi sia stata o meno infrazione. Dalle comunicazioni ai Membri(23 marzo 2004 e 25 giugno 2005), non si evince alcuna presa di posizione autonoma dell' Esecutivo in merito alla "legalità" dell'assenza di VIA per il cosiddetto tunnel di servizio di Venaus (situazione anteriore al 10 dicembre 2005) e più in generale sull'eliminazione della valutazione d'impatto ambientale per il progetto definitivo dell'opera in questione. Al riguardo, la Commissione deve chiarire se l'invio da parte della Commissione, il 18 ottobre 2005, all'Italia di un parere motivato per infrazione dovuta alla cosiddetta legge obiettivo (reclamo 2002/5170),su cui si appuntano numerose critiche dei petizionari, può inficiare anche l'iter in corso di approvazione del progetto definitivo della TAV. Nello stesso tempo, l'Esecutivo dovrebbe precisare se esistono i presupposti, nella fattispecie in esame, per svolgere un'unica procedura di VIA transnazionale, secondo la normativa comunitaria (come ricordato al punto 20 delle premesse della decisione 884/2004 CE).
- 8) Esorta l'Esecutivo europeo ad agire con maggior trasparenza ed efficacia nelle relazioni con la commissione delle petizioni per l'ulteriore istruttoria delle petizioni in esame e a non assumere atteggiamenti paternalistici nei confronti dei cittadini autori delle petizioni o dei reclami, per quanto riguarda il loro diritto a disporre d'informazioni tempestive e corrette, nonché di risposte adeguate alle loro critiche; al riguardo, sembra insufficiente o del tutto carente la pubblicità data, ad esempio, alla nomina ed al mandato del commissario ad acta, Loyola di Palacio, od alla verifica dei requisiti richiesti dal regolamento 1260/1999 per quanto riguarda l'erogazione di fondi comunitari al progetto della TAV, od ancora alle decisioni recentemente assunte dal Commissario in carica ai Trasporti, Jacques Barrot, per garantire il buon esito, anche nell'interesse delle popolazioni, della negoziazione avviata dal Governo italiano, il 10 dicembre.
- 9) Invita le Autorità italiane di ogni livello e responsabilità a proseguire la via intrapresa di dialogo e negoziazione con i rappresentanti di tutti gli Enti locali, al

fine di pervenire ad un accordo senza pregiudicare i diritti fondamentali alla salute, all'ambiente e di proprietà dei cittadini direttamente interessati; in particolare modo, chiede alla Commissione intergovernativa di riferire tempestivamente e accuratamente sulle negoziazioni e sull'iter del procedimento.