

# PARLAMENTO EUROPEO

1999



2004

*Commissione per le petizioni*

**Petizione 949/2003 presentata da Alberto Perino cittadino italiano, a nome dell'associazione "Habitat", contro la realizzazione del progetto di tratta ferroviaria ad alta velocità Torino - Lione.**

## **Risposta della Commissione**

1. **“La Comunità** è responsabile dell'individuazione delle infrastrutture appartenenti alla rete transeuropea di trasporti (TEN) e della definizione delle priorità di intervento in questo ambito. Gli orientamenti comunitari per la TEN-T hanno individuato l'asse Lione-Torino (parte del progetto prioritario n. 6 Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste) quale progetto prioritario. Tali orientamenti comunitari sono stati adottati in codecisione (dal Consiglio e dal Parlamento europeo) nel 1996. I nuovi orientamenti (ancora in corso di approvazione) hanno confermato il carattere prioritario del progetto. La prima lettura in sede di PE del luglio 2002 ha confermato il fatto che l'asse Lionè-Torino rappresenti un progetto prioritario nel campo delle TEN.

Tuttavia, è opportuno rammentare che l'attuazione del progetto rimane di stretta competenza degli Stati membri. Tutti gli aspetti relativi al ciclo di vita di un progetto di infrastruttura (progettazione — permessi di costruzione — costruzione ecc....) sono gestiti dagli Stati membri o dal responsabile del progetto a cui è stata affidata l'esecuzione del progetto stesso.

2. Contrariamente a quanto affermato nel documento presentato dal firmatario, la linea del Moncenisio (che collega Chambéry a Torino) non è poco utilizzata. Essa è infatti una delle linee TEN-T con il maggior traffico di treni merci internazionali al giorno. A parte questo, è vero che durante l'ultimo decennio, le tendenze del traffico sono state inferiori alle previsioni. Ciò può essere ricondotto a tre motivi:

- i) la quota di mercato dei treni merci nell'Unione è pesantemente diminuita durante gli ultimi decenni, a causa delle pessime prestazioni degli operatori ferroviari;
- ii) la linea è stata costruita tra il 1855 e il 1870 e le sue caratteristiche sono attualmente obsolete (dislivelli elevati, curve con raggio limitato, vecchio sistema di elettrificazione...). Inoltre, a causa di tali caratteristiche specifiche, i costi d'esercizio sono elevati, in particolare per via della necessità di utilizzare almeno 2 - o nel caso dei treni più pesanti - 3 locomotive;
- iii) è vero che una parte della capacità residua è ancora disponibile sulla linea; tuttavia, a causa dei limiti summenzionati, non è possibile offrire un servizio ferroviario di elevata qualità in grado di competere con il trasporto su strada dal punto di vista della

durata del viaggio, dell'efficienza e della puntualità. A ciò si aggiunge il fatto che sulla linea sono attualmente in corso lavori di ristrutturazione volti al miglioramento della sagoma (fino a B+) e della sicurezza. Questi lavori permetteranno a più treni che effettuano un trasporto combinato di usufruire della linea e di sviluppare un progetto pilota di "autostrada viaggiante". Ciò colmerebbe la lacuna temporale tra il momento attuale e la data di entrata in funzione della nuova linea, nel 2020.

Questi lavori hanno portato a una riduzione significativa della capacità della linea poiché, al fine di adattare la sagoma del tunnel del Moncenisio, in tutta la fase dei lavori si rende disponibile solo un binario. Questa situazione rimarrà immutata almeno fino alla fine del 2006.

3. I corridoi nord-sud (che collegano l'Italia all'Europa settentrionale attraverso Svizzera o Austria) rappresentano complessivamente un volume rilevante di traffico. Tuttavia, al momento attuale, come già illustrato precedentemente, la linea con il maggiore volume di traffico (per ciò che riguarda il trasporto merci) rimane il Frejus. Il drammatico incidente verificatosi nel traforo del Monte Bianco nel marzo 1999 — che ha comportato la sua chiusura per oltre due anni — ha mostrato l'estrema vulnerabilità dell'Italia che ha basato i suoi scambi con i paesi vicini principalmente sul trasporto su gomma. La tratta Lione-Torino è parte di uno dei più importanti corridoi di collegamento con l'Europa centrale e orientale (in senso ampio non limitato esclusivamente ai nuovi Stati membri) e con l'Europa occidentale (Francia — penisola iberica — isole britanniche). Se il volume di traffico dovesse crescere a esclusivo beneficio del trasporto su strada, le conseguenze per gli abitanti di queste aree - e in particolare delle valli alpine — sarebbero gravose in termini di inquinamento e di sicurezza. La necessità di ridurre gli squilibri tra il trasporto su gomma e quello su rotaia in particolare — sottolineata nel Libro bianco sulle politiche dei trasporti del 2001 — ha chiaramente indicato il bisogno di costruire nuovi collegamenti ferroviari (tra i quali la tratta Lione-Torino) al fine di accrescere la competitività delle ferrovie. La nuova linea offrirà l'opportunità di creare un'"autostrada viaggiante" — probabilmente basata sul modello dell'Eurotunnel — dall'area di Lione alla cinta urbana di Milano, con l'obiettivo di ridurre la pressione del traffico stradale pesante sulle gallerie alpine del Monte Bianco e del Fréjus.
4. Sulla base delle informazioni fornite dallo Stato membro alla Commissione, le autorità locali sono state consultate in merito alla selezione del tracciato della linea in Italia. Questo processo ha portato ad alcune modifiche rispetto al progetto iniziale.
5. Come già affermato, la Comunità è responsabile dell'individuazione delle priorità TEN. La scelta del tracciato della linea o le opzioni tecniche rimangono di stretta competenza dello Stato membro interessato.
6. La situazione degli altri progetti citati dal firmatario non è ben nota alla Commissione. E opportuno ricordare che la legislazione comunitaria in materia di ambiente si applica in maniera rigorosa a tutti i progetti. Se si può dimostrare una potenziale violazione di tale legislazione, possono essere adottate misure adeguate a livello comunitario al fine di prevenire tale situazione.
7. Gli studi a cui fa riferimento il firmatario — in particolare quelli relativi all'ambiente — sono attualmente in corso di svolgimento da parte dell'impresa responsabile del progetto nel quadro del programma di lavori 2001-2006.

8. La Comunità finanzia attualmente studi che, tra le altre cose, devono fornire entro il 2006 un quadro chiarissimo per la costruzione di questa nuova infrastruttura; tali studi comprendono:
- opzioni tecniche per la costruzione della galleria;
  - misure di protezione ambientale e di attenuazione;
  - pianificazione finanziaria e opzioni giuridiche per il possibile coinvolgimento di enti privati mediante un partenariato pubblico-privato.

Inoltre, il governo francese — durante l'ultimo CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) del 18 dicembre 2003 — ha deciso di accordare priorità al progetto e di garantire un finanziamento adeguato alla fase di studio fino alla fine del 2006. Questa posizione è contraria a quanto espresso nell'audit sulle infrastrutture di trasporto" svolto dai ministeri dell'Economia e dei Trasporti francesi e che aveva effettuato solamente una valutazione parziale — e a breve termine — delle infrastrutture necessarie nelle Alpi occidentali.

9. Come illustrato al punto 6 sopra, la legislazione comunitaria in materia ambientale si applica al progetto rigorosamente senza eccezioni.

In particolare, la direttiva 85/337/CEE del Consiglio concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (direttiva VIA) così come modificata dalla direttiva 97/11/CE stabilisce che gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie affinché, prima del rilascio dell'autorizzazione, per i progetti per i quali si prevede un notevole impatto ambientale, in particolare per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, sia prevista un'autorizzazione e una valutazione del loro impatto. Detti progetti sono definiti nell'articolo 4 che fa riferimento agli allegati I e II della direttiva.

La procedura di VIA deve inoltre includere consultazioni del pubblico e delle autorità competenti responsabili dell'ambiente. I risultati di tali consultazioni e della valutazione dell'impatto ambientale devono essere presi in considerazione nella procedura di autorizzazione. L'articolo 7 della direttiva definisce una procedura per quei progetti che possono avere effetti significativi sull'ambiente di un altro Stato membro. In sostanza, esso fornisce allo Stato membro coinvolto (e al proprio pubblico) il diritto di partecipare alle procedure di VIA in corso di svolgimento. Spetta allo Stato membro coinvolto determinare il modo preciso in cui attuare tali disposizioni.

Sembra che molte delle preoccupazioni espresse dai firmatari possano essere esaminate alla luce delle disposizioni della direttiva VIA prima che si adotti una decisione in merito alla concessione dell'autorizzazione. Se la VIA non dovesse includere tutti i passi necessari di cui alla direttiva, potrebbe verificarsi una violazione *prima facie* su cui la Commissione indagherebbe insieme con lo Stato membro coinvolto. Sulla base delle informazioni fornite dai firmatari non è possibile ravvisare alcuna violazione della direttiva VIA in questo caso specifico. Se i firmatari saranno in grado di fornire informazioni dettagliate che possano permettere alla Commissione di valutare tale questione in relazione alle direttive summenzionate, la Commissione potrà indagare in merito.

10. Per ciò che concerne le preoccupazioni del firmatario relative al rumore, la direttiva 2002/49/CE relativa al rumore ambientale (GU L 189, del 18.7.2002) prevede che le

autorità competenti degli Stati membri elaborino mappe acustiche strategiche sulla base di indicatori comuni, informino il pubblico in merito all'esposizione al rumore e ai suoi effetti ed elaborino piani d'azione per affrontare il problema dell'inquinamento acustico nei principali agglomerati e nelle vicinanze delle principali infrastrutture di trasporto, comprese le ferrovie. Per le principali ferrovie (con oltre 60.000 passaggi di treni all'anno), le prime mappe e i primi piani d'azione devono essere elaborati rispettivamente entro il 2007 e il 2008. Benché la direttiva non fissi valori limite armonizzati a livello europeo per l'esposizione al rumore ambientale, essa prevede che gli Stati membri vicini cooperino ai piani d'azione per le regioni frontaliere”.