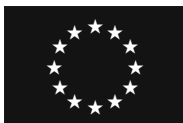


ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Комисия по петиции

25.9.2009

СЪОБЩЕНИЕ ЗА ЧЛЕНОВЕТЕ НА ЕП

Петиция 949/2003, внесена от Alberto Perino, с италианско гражданство, от името на сдружението „Habitat“, относно противопоставяне срещу високоскоростната железопътна линия между Торино и Лион

Петиция 523/2004, внесена от Darjana Ronconi, с италианско гражданство, подкрепена от 1 съвносител, относно проекта за железопътна линия Торино–Лион

Петиция 198/2005, внесена от Marco Tomalino, с италианско гражданство, от името на *Coordinamento sanitario Valle di Susa*, относно рисковете за здравето, произтичащи от изграждането на високоскоростната железопътна линия Торино–Лион

1. Резюме на петиция 949/2003

Вносителят на петицията, действайки от името на няколко природозащитни, селскостопански и общински организации, призовава за намеса на Европейския парламент (комисия по транспорт) и Комисията за започване на предварителна оценка на всички екологични, технически, социални и икономически проблеми, произтичащи от проекта за високоскоростна железопътна линия между Торино и Лион, включващ в частност железопътен тунел (с дължина 54 км) под Moncenisio (алпийска местност между Италия и Франция). Вносителят представя няколко аргумента срещу изграждането на проектирания железопътен тунел: хидрогеоложки рискове, агрегати със съдържание на уран и азбест, газ гризу, термално въздействие, опасност за ценна земеделска земя и гъсто населени райони, неблагоприятни анализи на ползите и разходите и широко разпространено обществено противопоставяне от страна на засегнатите лица. Вносителят подчертава, че Съюзът вече е финансирал проучвания на възможностите на проекта (150 млн. евро), без да получи очакваните резултати, докато съответните доклади и технически изследвания, проведени от френски експерти, изразяват неодобрение. Поради това вносителят призовава за преустановяване на финансирането за бъдещи рискови и неикономични железопътни линии и за предприемане на мерки за подобряване на съществуващи и по-малко използвани връзки като тунела Gréjus; вносителят настоятелно призовава за преразглеждане на маршрута, за премахване на най-скъпоструващите варианти с най-значително

CM\791817BG.doc

PE343.915/REV IV

екологично и социално въздействие, за приоритетно справяне с произтичащите от тунела геоложки проблеми и за приключване на проучванията на въздействието върху околната среда и международните тръжни процедури в съответствие със законодателството на Общността.

Резюме на петиция 523/2004

Вносителят на петицията се противопоставя срещу проекта за високоскоростна железопътна линия Лион–Торино–Милано (TAV/TAC), включващ допълнителен тунел през Алпите, като възраженията му са основани на финансови и екологични съображения, подчертавайки, че масовите протести от страна на местното население (3 000 подписа) са били пренебрегнати. В частност, не е спазено изискваното разстояние между жилищните райони и бъдещата железопътна линия (текущият проект очевидно предвижда само 20–30 м, докато във Франция минималното разстояние от високоскоростната линия на TGV е 150 м). Това би могло да доведе до тежки злополуки и да навреди на околната среда. Освен това вносителят насочва вниманието към наличието на големи количества повърхностен азбест на първоначалното място на строеж в долната част на долината Суза и на радиоактивни материали в горната част на долината Суза.

Поради това вносителите призовават за намесата на Европейския парламент и на Комисията, която в отговор на друго оплакване (от 12 април 2004 г.) е посочила, че за проекта не е издавано разрешение съгласно Директива 85/337/ЕИО.

Резюме на петиция 198/2005

Вносителят на петицията е отправил предупреждение от името на 100-членно лекарско сдружение относно рисковете, които ще възникнат за здравето на хората, живеещи в долната част на долината Суза и северозападната част на Торино, в резултат на изграждането на новата високоскоростна железопътна линия с голям капацитет между Торино и Лион. Вносителят насочва вниманието към двойния риск от замърсяване с азбест и уран в областта, като и двете вещества се срещат по естествен път. По отношение на азбеста (за който е известно, че е смъртоносен, когато е разпръснат във въздуха), неговото скрито присъствие в този конкретен случай е било потвърдено посредством скорошно проучване на геологията на долината Суза, проведено от Университета в Сиена. В тази връзка следва да се отбележи, че проектът за високоскоростна железопътна линия не включва план за защита на здравето, който да се прилага при извличане, превозване и съхраняване на материали. Що се отнася до урана, преди много време бяха забелязани няколко залега в граничния масив, който се очаква да бъде прокопан от главния тунел, през който ще минава новата железница. Поради това вносителите отправят запитване дали проектът е в съответствие с правилата за оценка на въздействието върху околната среда: той пренебрегва рисковете за здравето, произтичащи от освобождаването във въздуха на особено големи частици азбест и уран, и поради това не взема предвид значителния разход за смекчаване на последствията от замърсяване в долина и голям градски район.

2. Допустимост

Обявени за допустими на 23 март 2004 г. (949/2003), 26 ноември 2004 г. (523/2004) и 11 юли 2005 г. (198/2005). Комисията е приканена да предостави сведения (член 175, параграф 4 от Правилника).

3. Отговор от Комисията на 949/2003, получен на 23 март 2004 г.

а) Общността е отговорна за определяне на инфраструктурата, принадлежаща към Трансевропейската транспортна мрежа (TEN), и за установяване на приоритети за действие в тази област. Насоките на Общността за развитието на TEN-T са набелязали оста Лион–Торино (която е част от приоритетния проект № 6 Лион–Торино–Милано–Венеция–Триест) като приоритетен проект. Тези насоки на Общността бяха приети в резултат на процес на съвместно вземане на решение (т. е. от Съвета и Европейския парламент) през 1996 г. Новите насоки (които все още са в процес на приемане) са потвърдили проекта като приоритетен. Първото четене в ЕП през юли 2002 г. потвърди Лион–Торино като приоритетен в областта на TEN.

Въпреки това трябва да се припомни, че изпълнението на проекта остава в кръга на изричната компетентност на държавите-членки. Всички аспекти, свързани с жизнения цикъл на един инфраструктурен проект (проектиране – разрешителни за строеж – изграждане и т. н.), се ръководят от държавите-членки или от изпълнителя на проекта, на когото проектът е бил отдаден на концесия.

б) Обратно на посоченото в документа, представен от вносителя, линията Mont Cenis (свързваща Chambéry с Торино) не се използва рядко. Всъщност, тя е една от линиите на TEN-T с най-голям брой международни товарни влакове на ден. Въпреки този факт е вярно, че през миналото десетилетие тенденциите в трафика са били под прогнозните. Причините за това положение могат да се разгледат в три аспекта:

- i. Пазарният дял на товарния железопътен транспорт в Съюза е намалял значително през последните десетилетия поради много ниската ефективност на железопътните оператори.
- ii. Линията е изградена в периода между 1855 и 1870 г. и нейните характеристики в момента са остарели (високи наклони, ограничени радиуси на дъгите на релсите при завой, стара електрозахранваща система и т.н.). В допълнение, поради тези специфични характеристики оперативните разходи са високи, в частност поради необходимостта от използване на поне два или в случая на най-тежките композиции – три локомотива.
- iii. Вярно е, че все още е наличен неизползван капацитет по линията – въпреки това обаче, поради гореспоменатите ограничения, не е възможно да се предоставя висококачествена железопътна услуга, която да може да се конкурира със сухопътния транспорт от гледна точка на време за пътуване, ефикасност и надеждност на разписанието. Освен това в момента линията е обект на обновителни работи, които имат за цел да подобрят товарния габарит (до В+) и да повишат безопасността. Тези работи ще позволят на повече влакове от комбинирания транспорт да използват линията и да се разработи пилотен проект за „железопътна

магистрала“. Така ще се запълни паузата между настоящия момент и въвеждането в експлоатация на новата линия през 2020 г.

Тези работи са довели до значително съкращаване на капацитета на линията, тъй като с цел подобряване на габарита на тунела Mont Cenis, по време на работната фаза може да се използва само един коловоз. Това положение ще остане непроменено поне до края на 2006 г.

- в) Коридорите север–изток (свързващи Италия със Северна Европа през Швейцария или Австрия) заедно представляват значителен обем трафик. Въпреки това понастоящем, както е обяснено по-горе, линията с най-голям трафик (за товарен превоз) си остава Fréjus. Драматичната катастрофа в тунела на Mont Blanc през март 1999 г., довела до неговото затваряне за повече от две години, показва изключителната уязвимост на Италия, чиято търговия със съседните държави е основана предимно на сухопътен превоз. Участъкът Лион–Торино е част от един от основните коридори, свързващи Централна и Източна Европа (широко погледнато, не се ограничава само до новите държави-членки) със Западна Европа (Франция – Иберийски полуостров – Британски острови). Ако предвижданият ръст в трафика облагодетелства само сухопътния транспорт, последствията за жителите на тези региони, и в частност на алпийските долини, ще бъдат тежки от гледна точка на опасностите за околната среда и безопасността.

Необходимостта от намаляване на диспропорцията по-конкретно между сухопътния и железопътния транспорт, която беше подчертана в Бялата книга относно политиката в областта на транспорта от 2001 г., ясно набелязва нуждата от изграждане на нови железопътни връзки (между тях е и участъкът Лион–Торино) за подобряване на конкурентоспособността на железниците. Новата линия ще позволи осъществяването на „железопътна магистрала“ – вероятно основана на модела „Eurotunnel“ – от района на Лион до предградията на Милано, чиято цел е да се намали натовареността на сухопътния трафик по алпийските тунели на Mont Blanc и Fréjus.

- г) Според информацията, предоставена на Комисията от държавите-членки, местните органи са били консултирани за избора на хоризонталната проекция на линията в Италия. Този процес е довел до някои промени по отношение на първоначалния дизайн.
- д) Както е посочено по-горе, Общността е отговорна за набелязването на приоритетите на TEN. Изборът на хоризонталната проекция на линията или на технически варианти остава изцяло в сферата на компетентност на съответната държава-членка.
- е) Състоянието на другите проекти, споменати от вносителя на петицията, не е добре известно на Комисията. Трябва да се припомни, че законодателството на Общността в областта на околната среда се прилага стриктно спрямо всеки проект. Ако се докаже потенциално нарушение на това законодателство, могат да се предприемат подходящи мерки на равнището на Общността за неговото предотвратяване.

ж) Проучванията, споменати от вносителя, в частност тези, които се отнасят за околната среда, в момента се провеждат от изпълнителя на проекта в рамките на неговата работна програма за 2001–2006 г.

з) Понастоящем Общността финансира проучвания, които до края на 2006 г. трябва, наред с другото, да предоставят много ясна рамка за изграждането на тази нова инфраструктура, включително:

- технически варианти за изграждането на тунела;
- мерки за опазване на околната среда и мерки за смекчаване;
- финансов план и правни варианти за евентуално участие на частни органи чрез публично-частно партньорство.

В допълнение, френското правителство – по време на последния CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) от 18 декември 2003 г. – реши да запази проекта сред своите основни приоритети и да гарантира подходящо финансиране на фазата на проучване до края на 2006 г. Тази позиция е обратна на това, което беше изразено в „одита на транспортната инфраструктура“, извършен от френските министерства на икономиката и на транспорта, който направи само частична – и краткосрочна – оценка на инфраструктурните нужди в Западните Алпи.

и) Както е обяснено в буква е) по-горе, законодателството на Общността в областта на околната среда се прилага стриктно спрямо проекта без изключение.

В частност, Директива 85/337/ЕИО на Съвета относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда (Директивата за ОВОС), изменена с Директива 97/11/ЕО, предвижда, че държавите-членки трябва да гарантират, че преди даване на разрешението проектите, за които е възможно да оказват значително въздействие върху околната среда по силата, наред с другото, на своето естество, размери и разположение, са подложени на оценка на въздействието им върху околната среда. Тези проекти са определени в член 4, който се позовава на приложения I и II към директивата.

Процесът на ОВОС също трябва да включва консултации с обществеността и с компетентните органи, отговорни за околната среда. Резултатите от тези консултации и от оценката на въздействието трябва да се вземат предвид при процедурата за издаване на разрешение за осъществяване. Член 7 от директивата установява процедура за проекти, които вероятно могат да окажат значително въздействие върху околната среда на друга държава-членка. По същество, това дава на засегнатата държава-членка (и на гражданите на тази държава) правото на участие в провежданата процедура за ОВОС. Засегнатите държави-членки сами определят точния начин за изпълнение на тези процедури.

Изглежда, че много от опасенията, изразени от вносителите, следва да се разгледат в съответствие с Директивата за ОВОС, преди да бъде взето решение дали да се издаде разрешение за осъществяване. Ако процедурите за ОВОС не включат всичките стъпки, изисквани от директивата, може да има на пръв поглед нарушение, което Комисията да разследва със засегнатите държави-

членки. Въз основа на сведенията, предоставени от вносителите, не е възможно да се установи нарушение на Директивата за ОВОС в този конкретен случай. Ако вносителите могат да предоставят подробна информация, която да позволи на Комисията да оцени тези въпроси във връзка с гореспоменатите директиви, Комисията ще бъде в състояние да проучи случая.

- й) Що се отнася до опасенията на вносителя на петицията относно шума, Директива 2002/49/ЕО относно шума в околната среда (ОВ L 189, 18.7.2002 г.) изисква компетентните органи в държавите-членки да изготвят стратегически карти на шума въз основа на общи показатели, да информират обществеността за излагането на въздействието на шум и последствията от него и да съставят планове за действие за справяне с проблемите, свързани с шума в основните агломерации и в близост до основните транспортни инфраструктури, включително железници. За основните железопътни линии (повече от 60 000 преминавания на влакове годишно) първите карти и планове за действие ще трябва да са готови съответно до 2007 и 2008 г. Макар и директивата да не установява хармонизирани общоевропейски допустими норми за излагане на въздействието на шум в околната среда, тя предвижда, че съседните държави-членки си сътрудничат при подготовката на плановете за действие в пограничните региони.

4. Отговор от Комисията, получен на 22 юни 2005 г.

Комисията прегледа допълнителните документи, препратени от г-н Perino след заседанието на парламентарната комисия, което се проведе на 1–2 септември 2004 г.

Документите повдигат въпроси относно обхвата на оценката на въздействието върху околната среда, необходима за проекта, като споменават т. нар. сервизен тунел „Venaus“, поради което Комисията е изпратила писмо до италианските органи в търсене на допълнителна информация, която да й позволи да установи дали процедурите са били изпълнени правилно.

Комисията ще уведоми парламентарната комисия за резултата от нейните запитвания веднага щом има тази възможност.

5. Отговор от Комисията, получен на 3 февруари 2006 г.

Както беше посочено в предишното съобщение до комисията по петиции на Европейския парламент, Комисията реши да потърси информация от италианските органи относно обхвата на оценката на въздействието върху околната среда, необходима за проекта, с особено внимание към сервизния тунел „Venaus“.

Италианските органи отговориха на запитването на Комисията на 5 август 2005 г. и на 13 септември 2005 г., предоставяйки сведения относно следваната процедура за оценка на въздействието върху околната среда (която съставлява предмета на петиция 949/2003), както и относно въпросите, повдигнати в петиции 523/2004 и 198/2005 (в частност, във връзка с наличието на азбест в скалите при изкопните работи).

Отговорите на италианските органи от 5 август и 13 септември 2005 г. в момента се оценяват от службите на Комисията.

Комисията ще уведоми парламентарната комисия за резултата от нейната оценка веднага щом има тази възможност.

6. Отговор от Комисията, получен на 10 ноември 2006 г.

„След заседанието на комисията по петиции от 25 януари 2006 г. Комисията прочете с интерес доклада на комисията по петиции относно проучвателната мисия. С настоящия отговор тя желае да изясни някои части от доклада (параграфи 1, 3, 4, 5, 6, 7 и 8 от заключенията) и да информира комисията по петиции за последните развития по случая.

- 1. След заседанието на комисията по петиции е извършен известен напредък. Не само „обсерваторията“ (център за наблюдение) в долината Суза беше официално призната (нейното създаване беше предложено през декември 2005 г.), но също така на 4 юли 2006 г. беше проведено първо заседание на основните участващи институционални фигури.
Освен това италианският министър на инфраструктурата, г-н di Pietro, от името на правителството, е оттеглил частта от проекта на италианска територия, включена в закона „Legge Obiettivo“, което доведе до откриването на т. нар. „службена конференция“ (която събира на едно място всички страни, заинтересовани от изграждането на новата линия); първото ѝ заседание се проведе в началото на август 2006 г. Сега италианските органи са решили да извършат пълна оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС). Това съставлява осезаем напредък от страна на италианските органи, които по този начин се придържат изцяло към исканията на комисията по петиции.
- 3, 4 и 5. Проектът Торино–Лион е определен като „TAV – Treno ad Alta Velocità“ (високоскоростен влак), също и в заключенията на доклада. Комисията подчертава, че този проект е смесена линия, като се дава приоритет на товарния превоз. Това товарно измерение придава на проекта силна европейска добавена стойност от гледна точка на това, че по този начин той ще помогне за изпълнението – в такъв чувствителен регион като Алпите – на целта за прехвърляне между видовете транспорт (прехвърляне на товарни платформи от сухопътен към железопътен транспорт), която беше установена от Комисията в нейната Бяла книга относно европейската транспортна политика, приета през 2001 г.
В отговор на предложение, отправено от жителите на долината Суза, подкрепено от комисията по петиции, призоваващо за „по-голяма прозрачност, чрез даване на възможност на европейските граждани да получат обективна информация относно този проект“, г-жа Loyola de Palacio призова за извършване на независима оценка (от независими експерти) на проучванията във връзка с аспектите на здравето и околната среда и на решението за изграждане на нова линия вместо за обновяване на съществуващата такава.
Що се отнася до по-критичните аспекти, т. е. рисковете от азбест и радон,

експертите разгледаха изследванията и методологията, използвана от LTF, сравнявайки я, наред с другото, със съществени примери, като например новите швейцарски железопътни тунели. Експертите стигнаха до заключението, че използваната методология е подходяща и че предложените мерки ще бъдат в състояние да гарантират, че рисковете за здравето на работниците и на местното население са сведени до минимум. При все това експертите препоръчват да се извърши допълнително изследване, за да се затвърди сигурността по отношение на здравето и околната среда по въпроси като хидрогеология и обработването на остатъци от изкопни работи.

Що се отнася до въпроса дали да се изгради нова линия или да се обнови съществуващата такава, експертите добавиха важна информация към разискването. Съществуващата линия е открита линия, която преминава през няколко села. Обратно на това, по-голямата част от новата линия в международния участък от италианската страна ще преминава през тунели и поради това ще причинява далеч по-малко проблеми от текущата линия. 57 от 61-те км на линията ще преминават през тунели.

- 6. Що се отнася до този параграф, Комисията би насочила вниманието към следните три принципа:
 - а) приоритетите на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN) бяха приети от Съвета и Европейския парламент съгласно процедурата за съвместно вземане на решения (Решение № 884/2004);
 - б) отговорността за изпълнението на проектите, като избора на маршрут и техническите варианти, принадлежи на засегнатата държава-членка в съответствие с принципа на субсидиарност;
 - в) естествено, тези проекти са предмет на законодателството на Общността в областта на околната среда и обществените поръчки, което трябва да се съблюдава.

- 7. По отношение на тази точка Комисията подчертава, че в резултат на петиция № 949/2003 Комисията започна процедура по собствена инициатива (2005/2157) и реши да търси информация от италианските органи относно обхвата на оценката на въздействието върху околната среда, необходима за проекта, с особено внимание към сервизния тунел „Venaus“. Италианските органи отговориха на запитването на Комисията на 5 август 2005 г. и на 13 септември 2005 г., предоставяйки сведения относно следваната процедура за оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) (която съставлява предмета на петиция № 949/2003), както и относно въпросите, повдигнати в петиции № 523/2004 и № 198/2005 (в частност, във връзка с наличието на азбест в скалите при изкопните работи). Отговорите на италианските органи от 5 август и 13 септември 2005 г. не бяха сметени за задоволителни, тъй като не изясняваха дали въздействието на тунела „Venaus“ върху околната среда е било оценено. Поради това на 18 ноември 2005 г. Комисията изпрати допълнително искане за информация до италианските органи, изисквайки разяснения относно оценката на въздействието върху околната среда на тунела „Venaus“, както и

относно мерките, които италианските органи възнамеряват да предприемат с цел гарантиране, че остатъчните скали се обработват в съответствие със законодателството на Общността в областта на отпадъците. Случаят беше разискан на заседание, проведено в Рим на 27 януари 2006 г., между италианските органи и службите на Комисията. На това заседание италианските органи заявиха, че през декември 2005 г. е било взето решение от италианското правителство за провеждане на нова оценка на околната среда, обхващаща в частност тунела „Venaus“. Няма да се предприемат строителни работи по тунела преди получаването на резултатите от новото проучване. Това беше потвърдено с писмо от 17 февруари 2006 г.

На 29 май 2006 г. Комисията изпрати друго писмо до Италия, подчертавайки обхвата на изменената Директива 85/337/ЕИО, и помоли Италия да потвърди, че няма да се предприемат строителни работи, преди да бъде извършена пълна ОВОС съгласно тази директива. Италия потвърди това с писмо от 28 юни 2006 г.

Освен това Комисията отбелязва, че мотивираното становище, издадено срещу Италия във връзка с процедура за нарушение № 2002/5170, се отнася за несъгласуваността на италианското законодателство, а не за прилагането на италианското законодателство в отделни случаи. Въпреки това Комисията редовно използва свои прерогативи съгласно Договора за ЕО с цел гарантиране, че италианското законодателство, транспониращо Директивата относно оценка на въздействието върху околната среда, не само бива приведено в съответствие с правото на Общността, но също и че това законодателство се прилага правилно в отделните случаи. Именно това е предметът на процедура 2005/2157, свързана с проекта Торино–Лион. Както е подчертано по-горе, на този етап не може да бъде установено нарушение на Директивата за ОВОС.

Накрая, Комисията подчертава, че изменената Директива 85/337/ЕИО не изисква извършването на единна трансгранична процедура за ОВОС на трансгранични проекти, а следването на процедура за обмен на информация с цел гарантиране, че процесите за набавяне на информация и на консултация, както и евентуалното решение, които характеризират процедурата за ОВОС, вземат предвид трансграничните последствия на проекта.

Може да се извърши съвместна процедура за ОВОС на доброволни начала и страните по Конвенцията от Еспо относно ОВОС в презграничен контекст са приели насоки, които указват начина, по който това може да стане. Насоките за доброволни съвместни процедури за ОВОС биха били еднакво приложими в контекста на Директивата за ОВОС (която прилага конвенцията в ЕС). Комисията подчертава, че липсата на съвместна ОВОС не представлява нарушение на законодателството на Общността.

- 8. Комисията подчертава, че винаги е предоставяла на Европейския парламент, и в частност на комисията по петиции, цялата необходима информация, за да им помогне да разберат проекта, също и с оглед на посещението на членове на комисията по петиции в долината Суза. Комисията също така е отговаряла прилежно и подробно на всичките въпроси, отправени от Парламента във връзка

с проекта Торино–Лион; заместник-председателят Varrot дойде лично, за да отговори на въпросите, поставени от вносителите и комисиите по транспорт, на съвместно заседание на 20 юни 2006 г.

Освен това заключенията гласят, че „е била предоставена недостатъчна или никаква публичност – например – по отношение на назначаването и мандата на действащия член на Комисията Loyola de Palacio“.

Както е предвидено в член 17, буква а) от решението на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г., което приема приоритетните проекти на Трансевропейската транспортна мрежа (Решение № 884/2004/ЕО), Комисията се консултира с Европейския парламент преди назначаване на европейските координатори. На 8 март 2005 г. заместник-председателят на Комисията, г-н Jacques Varrot, изпрати писмо до г-н Paolo Costa, председател на парламентарната комисия по транспорт и туризъм. Парламентарната комисия по транспорт и туризъм и парламентарната комисия по бюджети одобриха назначаването на 6 европейски координатори. Това одобрение беше потвърдено от Председателския съвет на Европейския парламент от 12 юли 2005 г., последица от което е писмо от председателя на Европейския парламент, г-н Josep Borrell Fontelles, от 20 юли 2005 г. Комисията подчертава, че що се отнася до консултацията с Европейския парламент, мандатът на европейските координатори и същността на мисията са били описани. С оглед на гореизложеното, Комисията счита, че по отношение на назначаването на европейските координатори е била предоставена обширна и прозрачна информация.

Заместник-председателят Varrot организира също така пресконференция на 20 юни 2005 г., в присъствието на европейските координатори, по темата на назначаването на шестимата европейски координатори. Това събитие беше широко отразено от италианските медии, както е потвърдено от многобройните статии, публикувани в националната и регионалната преса.

На 24 ноември 2005 г. европейският координатор по приоритетен проект № 6, г-жа Loyola de Palacio, посети долината Суза по покана на местните органи. По време на посещението тя се срещна с всички местни съветници, на които обясни важността на проекта с оглед на приоритетите на европейската транспортна политика. На 24 април 2006 г. тя отново се срещна с представителите на местните, регионалните и националните органи в Торино, за да им предостави данни относно резултатите от проучването, проведено от експерти от името на Комисията, като по този начин отговори на някои от основните въпроси на жителите на долината по отношение на въздействието от проекта.

Накрая, на 13 септември 2006 г., Комисията прие съобщение, с което предаде докладите на шестимата европейски координатори след едногодишна работа; то включваше доклада на г-жа de Palacio, който обобщи последните развития по проекта.”

7. Отговор от Комисията, получен на 25 септември 2009 г. за петиции 949/2003, 523/2004, 198/2005 и 786/2007.

Към август 2009 г. строителните работи по новата железопътна връзка Лион–Торино все още са в подготвителна фаза. Работата по изграждането на самия тунел също все

още не е започнала нито във Франция, нито в Италия; завършването на подготвителната фаза за инженерните работи изисква още допълнителни подготвителни проучвания, включително някои допълнителни дейности по оценка на въздействието върху околната среда. Четири изследователски тунела съставляват част от подготовката на строителната фаза на тунела – три от френската страна и един от италианската. Два от трите изследователски тунела във Франция са завършени, а последният ще бъде готов през есента на тази година. Работата по италианския изследователски тунел все още не е започнала, като се очаква официално одобрение на хоризонталната проекция на линията от италианската страна. Вероятно строителните работи по италианския изследователски тунел ще могат да започнат през първата половина на 2010 г.