

EUROPA-PARLAMENTET

2004



2009

Udvalget for Andragender

25.9.2009

MEDDELELSE TIL MEDLEMMERNE

Andragende 949/2003 af Alberto Perino, italiensk statsborger, for foreningen "Habitat", om modstand mod højhastighedstogforbindelsen mellem Torino og Lyon.

Andragende 523/2004 af Darjana Ronconi, italiensk statsborger, og én medunderskriver, om den projekterede jernbaneforbindelse mellem Torino og Lyon.

Andragende 198/2005 af Marco Tomalino, italiensk statsborger, for *Coordinamento sanitario Valle di Susa*, om sundhedsrisici i forbindelse med anlæggelsen af højhastighedstogforbindelsen mellem Torino og Lyon.

1. Sammendrag af andragende 949/2003

Andrageren beder på vegne af en række miljø- og landbrugsorganisationer samt kommunale organisationer Europa-Parlamentet (Transportudvalget) og Kommissionen iværksætte en foreløbig evaluering af alle de miljømæssige, tekniske, sociale og økonomiske problemer i forbindelse med den projekterede højhastighedstogforbindelse mellem Torino og Lyon, der navnlig omfatter en jernbanetunnel (54 km lang) under Moncenisio (alpepas mellem Italien og Frankrig). Han anfører en række argumenter imod anlæggelsen af den projekterede jernbanetunnel: hydrogeologiske risici, materialer indeholdende uran og asbest, grubegas, varmepåvirkning, trusler mod værdifuld landbrugsjord og tæt befolkede områder, negative costbenefitanalyser og udbredt folkelig modstand blandt de berørte indbyggere. Han påpeger, at Unionen allerede har finansieret forundersøgelser (150 mio. euro), uden at de ønskede resultater er opnået, mens de relevante rapporter og tekniske undersøgelser, som franske eksperter har udarbejdet, er negative. Andrageren opfordrer derfor til, at der ikke stilles finansiering til rådighed til risikable og uøkonomiske jernbaneforbindelser, og at man i stedet søger at modernisere eksisterende og underudnyttede forbindelser som overgangen ved Fréjus. Han opfordrer til, at linjeføringen revideres, at de dyreste løsninger med de største miljømæssige og sociale påvirkninger opgives, og at de geologiske problemer som følge af tunnelen tages op tidligt i processen, samt at miljøvurderingerne og de internationale udbudsprocedurer gennemføres i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen.

CM\791817DA.doc

PE343.915/REV IVv01-00

DA

Forenet i mangfoldighed

DA

Sammendrag af andragende 523/2004

Andrageren er modstander af den projekterede højhastighedstogforbindelse mellem Lyon-Torino-Milano (TAV/TAC), der indebærer en yderligere tunnel gennem Alperne, og hans modstand er baseret på økonomiske og miljømæssige begrundelser, idet han påpeger, at kraftige protester fra lokale beboere (3000 underskrivere) er blevet ignoreret. Det er navnlig den krævede afstand mellem boliger og den kommende jernbanelinje, der ikke overholdes (i det nuværende projekt regner man med bare 20-30 m, mens mindsteafstanden til TGV-højhastighedslinjer i Frankrig er på 150 m. Dette kan medføre alvorlige ulykker og påvirke miljøet negativt. Andrageren henviser desuden til de store mængder overfladeasbest i det oprindelige område i den nedre Susadal og radioaktive materialer i den øvre Susadal.

Andragerne anmoder derfor Europa-Parlamentet og Kommissionen gribe ind. Denne har som svar på en anden klage (fra den 12. april 2004) anført, at der ikke er givet tilladelse til projektet i henhold til direktiv 85/337/EØF.

Sammendrag af andragende 198/2005

På vegne af en lægesammenslutning med 100 medlemmer slår andrageren alarm på grund af de risici, som anlæggelsen af den nye højhastigheds- og højkapacitetslinje mellem Torino og Lyon vil medføre for folkesundheden i den nedre Susadal og den nordvestlige del af Torino. Han henleder opmærksomheden på risikoen for forurening af området med asbest og uran, som begge forekommer naturligt. Med hensyn til asbest (som har velkendte dødelige virkninger, når den spredes i luften) er stoffets skjulte tilstedeværelse i dette tilfælde blevet bekræftet gennem en undersøgelse af geologien i Susadalen foretaget for nylig af universitetet i Siena. I denne forbindelse skal det bemærkes, at højhastighedstogforbindelsen ikke omfatter en sundhedsbeskyttelsesplan for den periode, hvor materialet udvindes, transporteres og oplagres. For længe siden identificerede man en række uranforekomster i grænsemassivet, som skal gennembrydes af hovedtunnelen, hvorigennem den nye jernbane skal passere. Underskriverne spørger derfor, hvorvidt projektet overholder reglerne om miljøkonsekvensvurdering: Der tages ikke højde for sundhedsrisiciene ved udsendelse af asbest- og uranpartikler af en betydelig størrelse i luften, og derfor tages der ikke højde for de meget store omkostninger ved at reducere forureningens virkninger i en dal og et meget stort byområde.

2. Opfyldelse af betingelserne for behandling

Andragendet opfylder betingelserne for behandling (fastslået den 23. marts 2004 (949/2003), den 26. november 2004 (523/2004) og den 11. juli 2005 (198/2005)). Kommissionen anmodet om oplysninger (forretningsordenens artikel 175, stk. 4).

3. Kommissionens svar på 949/2003, modtaget den 23. marts 2004.

- a. "Fællesskabet skal identificere infrastruktur, der tilhører de transeuropæiske net (TEN), og skal prioritere foranstaltningerne på dette område. I Fællesskabets retningslinjer for TEN-T har man identificeret akser Lyon-Torino (som er en del af det prioriterede projekt nr. 6 Lyon-Torino-Milano-Venedig-Trieste) som et prioriteret projekt. Fællesskabets retningslinjer blev vedtaget gennem den fælles

beslutningsprocedure (dvs. af Rådet og Europa-Parlamentet) i 1996. I de nye retningslinjer (som stadig befinder sig i vedtagelsesprocessen) bekræftes projektet som prioriteret. Ved førstebehandling i Europa-Parlamentet i juli 2002 blev Lyon-Torino bekræftet som et prioriteret projekt inden for TEN.

Man skal imidlertid huske på, at gennemførelsen af projektet stadig udelukkende hører under medlemsstatens kompetence. Alle aspekter vedrørende et infrastrukturprojekts livscyklus (udformning, byggetilladelser, anlæggelse osv.) forvaltes af medlemsstaterne eller af den ansvarlige for projektudviklingen.

- b. I modsætning til, hvad der står i dokumentet, som andrageren fremlægger, er Mont Cenis-linjen (der forbinder Chambéry og Torino) ikke underudnyttet. Det er rent faktisk en af de TEN-T-linjer, der har det største antal internationale godstog pr. dag. Det er ganske vist korrekt, at trafikudviklingen i det seneste årti har ligget under prognoserne. Dette skyldes tre ting:
- i. Markedsandelen for godstransport ad bane i Unionen er faldet kraftigt i de seneste årtier, fordi jernbaneselskaberne har leveret meget dårlige resultater.
 - ii. Linjen blev anlagt mellem 1855 og 1870, og dens karakteristika er nu forældede (høje gradienter, lille kurveradius, gammelt elektrificeringssystem osv.). Desuden er driftsudgifterne høje på grund af disse karakteristika, især fordi det er nødvendigt at anvende mindst to eller, for de tungeste togstammer, tre lokomotiver.
 - iii. Det er korrekt, at der stadig er ledig kapacitet på linjen, men på grund af ovennævnte begrænsninger er det ikke muligt at tilbyde en jernbanetjeneste af høj kvalitet, der kan konkurrere med landevejstransport på rejsetid, effektivitet og punktlighed. Desuden foregår der i øjeblikket moderniseringsarbejder på linjen for at udvide fritrumsprofilen (til B+) og forbedre sikkerheden. Moderniseringen vil give flere kombinerede godstog mulighed for at benytte linjen og for at gennemføre et pilotprojekt med betegnelsen "rullende motorvej". Den vil således kunne udfylde hullet mellem i dag og ibrugtagningen af den nye linje i 2020.
Moderniseringen har ført til en kraftig reduktion af linjens kapacitet, idet kun det ene spor er frit under udvidelsen af profilen i Mont Cenis-tunnelen. Denne situation vil som minimum fortsætte frem til udgangen af 2006.
- c. Nord-syd-korridorer (der forbinder Italien med Nordeuropa via Schweiz eller Østrig) tegner sig tilsammen for en betydelig trafikmængde. Men som forklaret ovenfor er Fréjus i øjeblikket fortsat den linje, der har den største trafikmængde (for gods). Den dramatiske ulykke, der indtraf i Mont Blanc-tunnelen i marts 1999, og som betød, at tunnelen var lukket i over to år, har vist, at Italien er utroligt sårbar, fordi landet hovedsagelig har baseret sin handel med nabolandene på landevejstransport. Lyon-Torino-afsnittet er en del af en af hovedkorridorerne mellem Central- og Østeuropa (i bred forstand, ikke kun begrænset til de nye medlemsstater) og Vesteuropa (Frankrig, Den Iberiske Halvø, De Britiske Øer). Hvis den forudsatte trafikstigning kun foregår inden for vejtrafikken, vil konsekvenserne for indbyggerne i disse områder og især i Alpedalene blive alvorlige på grund af miljø- og sikkerhedsrisici. Nødvendigheden af at mindske skævheden mellem især vej og bane, hvilket blev påpeget i hvidbogen om transportpolitik fra 2001, har klart påvist behovet for at

anlægge nye jernbaneforbindelser (heriblandt Lyon-Torino-afsnittet) for at forbedre jernbanens konkurrenceevne. Den nye linje vil give mulighed for at etablere en "rullende motorvej", formentlig baseret på "Eurotunnel"-modellen, fra Lyon-området til Milanos forstæder med henblik på at nedbringe presset fra den tunge landevejstrafik på Alpetunnelerne ved Mont Blanc og Fréjus.

- d. I henhold til de oplysninger, som medlemsstaten har fremsendt til Kommissionen, er de lokale myndigheder blevet hørt vedrørende linjeføringen i Italien. Denne proces har ført til en række ændringer i forhold til de oprindelige planer.
- e. Som angivet ovenfor er Kommissionen ansvarlig for at identificere TEN-prioriteringerne. Valget af linjeføring og de tekniske løsninger hører stadig udelukkende under de pågældende medlemsstaters kompetence.
- f. Kommissionen er ikke bekendt med situationen vedrørende andre projekter, som andrageren henviser til. Man skal huske på, at Fællesskabets miljølovgivning finder anvendelse på alle projekter. Hvis der kan påvises overtrædelser af denne lovgivning, kan der indføres hensigtsmæssige foranstaltninger på fællesskabsplan for at forhindre en sådan situation.
- g. Projektudvikleren er i øjeblikket ved at gennemføre de undersøgelser, som andrageren nævner, navnlig undersøgelserne vedrørende miljøet, i forbindelse med sit arbejdsprogram for 2001-2006.
- h. Fællesskabet finansierer i øjeblikket undersøgelser, som bl.a. inden udgangen af 2006 skal føre til fastlæggelse af en meget klar ramme for anlæggelsen af denne nye infrastruktur, herunder:
 - tekniske muligheder for anlæggelse af tunnelen
 - miljøbeskyttelses- og afbødningsforanstaltninger
 - finansieringsplan og juridiske muligheder for en eventuel inddragelse af private instanser gennem et offentligt-privat partnerskab.

Desuden besluttede den franske regering på det seneste møde i CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) den 18. december 2003 at bevare projektet blandt sine hovedprioriteringer og sikre tilstrækkelig finansiering af undersøgelsesfasen frem til udgangen af 2006. Denne holdning er den modsatte af den, der kom til udtryk i den "revision af transportinfrastrukturen", der blev foretaget af de franske ministerier for økonomi og transport, som kun indeholder en delvis – og kortsigtet – vurdering af infrastrukturbehovene i de vestlige Alper.

- i. Som forklaret i punkt 6 ovenfor finder Fællesskabets miljølovgivning anvendelse på projektet uden undtagelse.

Især Rådets direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret af direktiv 97/11/EF fastslår, at medlemsstater skal sikre sig, at projekter, der sandsynligvis får en væsentlig indvirkning på miljøet i kraft af bl.a. deres natur, størrelse eller beliggenhed, gøres til genstand for en vurdering af indvirkningerne på miljøet, før der gives samtykke til udviklingen af dem. Disse projekter er defineret i artikel 4, som henviser til direktivets

bilag I og II.

VVM-processen skal ligeledes omfatte høring af offentligheden og de kompetente miljømyndigheder med ansvar for miljøet. Der skal tages hensyn til resultaterne af disse høringer og miljøvurderingen ved proceduren for udstedelse af byggetilladelse. I direktivets artikel 7 fastlægges en procedure for projekter, der sandsynligvis vil have væsentlig indvirkning på miljøet i en anden medlemsstat. Dette giver den berørte medlemsstat (og dennes befolkning) ret til at deltage i den VVM, der skal gennemføres. Det er op til de berørte medlemsstater at fastslå de nærmere omstændigheder for gennemførelsen af disse procedurer.

Det lader til, at mange af de problemer, som andragerne har givet udtryk for, skal løses i henhold til VVM-direktivet, før det besluttes, om der skal gives byggetilladelse. Hvis VVM'en ikke indeholder alle de skridt, der kræves i direktivet, vil dette umiddelbart udgøre en overtrædelse, som Kommissionen vil undersøge sammen med den berørte medlemsstat. På grundlag af oplysningerne fra andragerne er det ikke muligt at påvise en overtrædelse af VVM-direktivet i denne sag. Hvis andragerne kan tilvejebringe detaljerede oplysninger, der sætter Kommissionen i stand til at vurdere disse spørgsmål i henhold til ovennævnte direktiver, vil Kommissionen kunne undersøge sagen nærmere.

- j. Med hensyn til andragerens bekymring over støj kræves det i direktivet om ekstern støj 2002/49/EF (EFT L 189, 18.7.2002), at medlemsstaternes kompetente myndigheder udarbejder strategiske støjkort i henhold til fælles indikatorer for at informere offentligheden om støjeksponering og dennes virkninger samt udformer handlingsplaner for at løse støjproblemer i større byområder og i nærheden af større transportinfrastrukturer, inklusive jernbaner. For større jernbaner (mere end 60.000 togpassagerer om året) skal de første kort og handlingsplaner være udarbejdet i henholdsvis 2007 og 2008. Selv om direktivet ikke indeholder harmoniserede EU-dækkende grænseværdier for eksponering for ekstern støj, indeholder det et krav om, at nabomedlemsstater skal samarbejde om handlingsplaner for grænseregioner."

4. Kommissionens svar, modtaget den 22. juni 2005.

"Kommissionen har gennemgået yderligere dokumenter, som hr. Perino har fremsendt efter udvalgets møde den 1.-2. september 2004.

I dokumenterne stilles der spørgsmål om omfanget og den krævede miljøkonsekvensvurdering af forslaget med henvisning til den såkaldte Venaussericetunnel, og Kommissionen har derfor skrevet til de italienske myndigheder for at få yderligere oplysninger, som kan give den mulighed for at vurdere, hvorvidt procedurerne er blevet gennemført korrekt.

Kommissionen vil snarest mulig orientere Udvalget for Andragender om resultatet af sine undersøgelser.

5. Kommissionens svar, modtaget den 3. februar 2006

"Som anført i den tidligere skrivelse til Europa-Parlamentets Udvalg for Andragender besluttede Kommissionen at bede de italienske myndigheder om oplysninger vedrørende omfanget af den krævede miljøkonsekvensvurdering af projektet, navnlig Venausservicetunnelen.

De italienske myndigheder besvarede Kommissionens henvendelse den 5. august 2005 og den 13. september 2005 og fremlagde oplysninger om den fulgte procedure for miljøkonsekvensvurderingen (som er genstand for andragende nr. 949/2003) samt om spørgsmålene i andragende 523/2004 og 198/2005 (især med henvisning til forekomsten af asbest i de udvundne klipper).

Kommissionens tjenestegrene vurderer i øjeblikket de italienske myndigheders svar af 5. august og 13. september 2005.

Kommissionen vil snarest mulig orientere Udvalget for Andragender om resultatet af sine undersøgelser.

6. Kommissionens svar, modtaget den 10. november 2006.

"Efter mødet i Udvalget for Andragender den 25. januar 2006 har Kommissionen læst rapporten fra udvalgets undersøgelsesrejse med interesse. I sit svar ønsker Kommissionen at præcisere visse dele af rapporten (punkt 1, 3, 4, 5, 6, 7 og 8 i konklusionerne) og informere Udvalget for Andragender om den seneste udvikling i sagen.

- 1. Siden høringen i Udvalget for Andragender er der allerede sket visse fremskridt. Ikke bare er "observatoriet" (overvågningscentret) i Susadalen blevet officielt anerkendt (det blev foreslået oprettet i december 2005), men der er også afholdt et møde med de centrale involverede institutionelle personer den 4. juli 2006. Desuden har den italienske infrastrukturminister, hr. di Pietro, efter ordre fra regeringen trukket de dele af projektet på italiensk område, der var omfattet af "Legge Obiettivo"-loven, tilbage, hvilket har ført til åbningen af den såkaldte tjenestekonference (hvor man samler alle interesserede parter i forbindelse med anlæggelsen af den nye linje). Det første møde fandt sted først i august 2006. De italienske myndigheder har nu besluttet at gennemføre en fuldstændig miljøkonsekvensvurdering (VVM). Der er tale om konkrete fremskridt fra de italienske myndigheders side, som dermed fuldt ud opfylder ønskerne fra Udvalget for Andragender.
- 3, 4 og 5. Torino-Lyon-projekt er defineret som "TAV - Treno ad Alta Velocità" (højhastighedstog), også i rapportens konklusioner. Kommissionen ønsker at påpege, at projektet er en blandet linje, hvor godstrafikken skal prioriteres. Denne godsdimension tilfører projektet en stor europæisk merværdi, eftersom det vil bidrage til at gennemføre målsætningen om modalskift (flytning af lastbiler fra vej til bane) i et så følsomt område som Alperne, hvilket Kommissionen indskrev i sin hvidbog om den europæiske transportpolitik, der blev vedtaget i 2001. Som svar på et forslag fra indbyggerne i Susadalen, som fik støtte fra Udvalget for Andragender, om "større gennemsigtighed ved at give europæiske borgere mulighed for at få objektiv information om dette projekt" opfordrede Loyola de Palacio til en uafhængig evaluering (foretaget er uafhængige eksperter) af undersøgelserne

vedrørende de sundhedsmæssige og miljømæssige aspekter af beslutningen om at anlægge en ny linje i stedet for at modernisere den gamle.

Med hensyn til de mere kritiske aspekter, dvs. risikoen ved asbest og radon, gennemgik eksperterne undersøgelserne og metodologien, som LTF har benyttet, bl.a. ved at sammenligne den med relevante eksempler såsom de nye schweiziske jernbanetunneler. Man nåede frem til den konklusion, at den anvendte metodologi er relevant, og at de foreslåede foranstaltninger vil kunne sikre, at sundhedsrisiciene for arbejdstagerne og lokalbefolkningen minimeres. Eksperterne anbefaler ikke desto mindre, at der gennemføres yderligere undersøgelser for at supplere forsikringerne vedrørende sundhed og miljø inden for områder som hydrogeologi og håndteringen af udgravningsrester.

Med hensyn til spørgsmålet om anlæggelse af en ny linje eller modernisering af den eksisterende tilførte eksperterne diskussionen vigtige oplysninger. Den eksisterende linje ligger i det fri og passerer gennem en række landsbyer. Størstedelen af den nye linje i det internationale afsnit på den italienske side vil derimod ligge i tunneler og vil derfor forårsage langt færre problemer end den nuværende linje. 57 af linjens 61 km vil løbe gennem tunneler.

- 6. I forbindelse med dette punkt ønsker Kommissionen at henlede opmærksomheden på de tre følgende principper:
 - a. Prioriteringerne for det transeuropæiske net (TEN) blev vedtaget af Rådet og Europa-Parlamentet ved den fælles beslutningsprocedure (beslutning nr. 884/2004).
 - b. Ansvar for gennemførelsen af projekterne såsom linjeføring og de tekniske løsninger ligger hos de berørte medlemsstater i henhold til subsidiaritetsprincippet.
 - c. Disse projekter er naturligvis omfattet af Fællesskabets lovgivning om miljø og offentlige indkøb, som skal overholdes.

- 7. I forbindelse med dette punkt understreger Kommissionen, at den som følge af andragende nr. 949/2003 åbnede en sag på eget initiativ (2005/2157) og besluttede at bede de italienske myndigheder om oplysninger vedrørende omfanget af den krævede miljøkonsekvensvurdering af projektet, navnlig Venausservicetunnelen. De italienske myndigheder besvarede Kommissionens henvendelse den 5. august 2005 og den 13. september 2005 og fremlagde oplysninger om den fulgte procedure for miljøkonsekvensvurderingen (VVM) (som er genstand for andragende nr. 949/2003) samt om spørgsmålene i andragende 523/2004 og 198/2005 (især med henvisning til forekomsten af asbest i de udvundne klipper). De italienske svar af 5. august og 13. september 2005 er ikke blevet anset for tilfredsstillende, eftersom de ikke indeholdt nogen præcisering af, hvorvidt miljøpåvirkningen fra Venaustunnelen var blevet vurderet. Derfor sendte Kommissionen den 18. november 2005 en yderligere anmodning om information til de italienske myndigheder, hvori man bad om en præcisering af miljøkonsekvensvurdering for Venaustunnelen samt af de foranstaltninger, som de italienske myndigheder har til hensigt at anvende for at sikre, at klipperester håndteres i henhold til Fællesskabets affaldslovgivning. Sagen blev

drøftet yderligere på et møde mellem de italienske myndigheder og Kommissionens tjenestegrene, der blev afholdt i Rom den 27. december 2006. Ved dette møde erklærede de italienske myndigheder, at den italienske regering i december 2005 havde vedtaget at gennemføre en ny miljøvurdering, der specifikt vedrørte Venaustunnelen. Der ville ikke blive indledt anlægsarbejder til denne tunnel, før resultaterne af den nye undersøgelse forelå. Dette blev bekræftet ved skrivelse af 17. februar 2006.

Den 29. maj 2006 sendte Kommissionen endnu et brev til Italien, hvori man understregede dækningsområdet af direktiv 85/337/EØF med ændringer, og bad Italien bekræfte, at arbejdet ikke vil blive påbegyndt, inden der er gennemført en fuldstændig VVM i henhold til dette direktiv. Italien bekræftede dette ved skrivelse af 28. juni 2006.

Kommissionen bemærker desuden, at man i den begrundede udtalelse til Italien i forbindelse med overtrædelsesprocedure nr. 2002/5170 henviser til den italienske lovgivnings manglende overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og ikke anvendelsen af den italienske lovgivning i enkeltsager. Kommissionen benytter imidlertid regelmæssigt sine beføjelser i henhold til EF-traktaten til at sikre, at ikke blot den italienske lovgivning vedrørende omsætning af direktivet om miljøkonsekvensvurderinger bringes i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen, men også at denne lovgivning anvendes korrekt i enkeltsager. Dette er netop tilfældet med sag 2005/2157 vedrørende Torino-Lyon-projektet. Som anført ovenfor kan der ikke identificeres nogen overtrædelse af VVM-direktivet på indeværende tidspunkt.

Endelig understreger Kommissionen, at direktiv 85/337/EØF med ændringer ikke kræver, at der gennemføres en samlet, grænseoverskridende VVM-procedure til vurdering af grænseoverskridende projekter, men at man følger en procedure for informationsudveksling for at sikre, at man ved indhentning af oplysninger og ved høringsprocessen samt ved den endelige beslutning, der kendetegner VVM-proceduren, tager hensyn til de grænseoverskridende virkninger af projektet.

Der kan gennemføres en frivillig fælles VVM, og underskriverne af Espookonventionen om grænseoverskridende VVM har vedtaget retningslinjer for, hvordan en sådan kan gribes an. Vejledningen om frivillige, fælles VVM-undersøgelser vil ligeledes være gældende i forbindelse med VVM-direktivet (som gælder for konventionen i EU). Kommissionen understreger, at den manglende fælles VVM ikke udgør nogen overtrædelse af fællesskabsretten.

- 8. Kommissionen ønsker at understrege, at den hele vejen har stillet alle nødvendige oplysninger til rådighed for Europa-Parlamentet og navnlig Udvalget for Andragender for at hjælpe dem med at forstå projektet, også i lyset af det besøg, som medlemmerne af Udvalget for Andragender aflagde i Susadalen. Kommissionen har også svaret hurtigt og detaljeret på alle spørgsmål, som Parlamentet har stillet om Torino-Lyon-projektet. Næstformand Barrot kom personligt til stede for at bevare spørgsmål fra Udvalget for Andragender og Transportudvalget på et fælles møde den 20. juni 2006.

Det hedder desuden i konklusionerne, at "der blev offentliggjort utilstrækkelige eller slet ingen oplysninger, f.eks. vedrørende udnævnelsen af og mandatet for fungerende kommissær Loyola de Palacio".

I henhold til artikel 17 a i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning af 29. april 2004 om prioriterede projekter for det transeuropæiske transportnet (beslutning nr. 884/2004/EF), hørte Kommissionen Europa-Parlamentet, inden den udpegede europæiske koordinatore. Kommissionens næstformand, Jacques Barrot, sendte et brev til Paolo Costa, formanden for Parlamentets Transport- og Turismeudvalg, den 8. marts 2005. Parlamentets Transport- og Turismeudvalg samt Budgetudvalget godkendte udnævnelsen af seks europæiske koordinatore. Udnævnelsen blev bekræftet af Europa-Parlamentets Formandskonference den 12. juli 2005, hvilket medførte et brev fra Europa-Parlamentets formand, Josep Borrell Fontelles, den 20. juli 2005. Kommissionen ønsker at påpege, at hovedindholdet i de europæiske koordinators opgave og deres mandat blev beskrevet ved høringen af Europa-Parlamentet. I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at der blev videreformidlet omfattende og gennemsigtige oplysninger vedrørende udpegelsen af de europæiske koordinatore.

Kommissionens næstformand hr. Barrot afholdt også en pressekonference den 20. juli 2005 med deltagelse af de europæiske koordinatore om udpegelsen af de seks europæiske koordinatore. Denne begivenhed fik omfattende dækning i de italienske medier, hvilket bekræftes af talrige artikler i den nationale og regionale presse.

Den europæiske koordinator for det prioriterede projekt nr. 6, Loyola de Palacio, tog til Susadalen efter invitation fra de lokale myndigheder den 24. november 2005. Under sit besøg mødte fru de Palacio alle medlemmerne af lokalrådene, som hun forklarede betydningen af projektet i henhold til prioriteringerne i den europæiske transportpolitik. Den 24. april 2006 mødtes hun igen med repræsentanter for de lokale, regionale og nationale myndigheder i Torino for at give dem nærmere oplysninger om resultaterne af den undersøgelse, der blev gennemført på Kommissionens vegne, og svarede dermed på nogle af de centrale spørgsmål fra dalens indbyggere vedrørende projektets indvirkning.

Endelig vedtog Kommissionen den 13. september 2006 en meddelelse, hvori den offentliggjorde rapporterne fra de seks europæiske koordinatore efter et års arbejde. Den omfattede også rapporten fra fru de Palacio, der sammenfattede den seneste udvikling inden for projektet."

7. Kommissionens svar, modtaget den 25. september 2009 for andragende 949/2003, 523/2004, 198/2005 og 786/2007.

"I august 2009 befinder arbejdet med den nye jernbaneforbindelse mellem Lyon-Torino sig stadig i den forberedende fase. Arbejdet med anlæggelsen af selve tunnelen er endnu ikke gået i gang i hverken Frankrig eller Italien. Færdiggørelsen af forberedelsesfasen forud for anlægsarbejderne kræver yderligere forberedende undersøgelser, herunder yderligere arbejde med miljøkonsekvensvurderinger. Fire pilottunneler udgør en del af forberedelserne til anlægsfasen for tunnelen – tre på den franske side og en på den italienske. To af de tre pilottunneler i Frankrig er færdige, og den sidste vil blive færdiggjort i efteråret 2009. Arbejdet med den italienske pilottunnel er endnu ikke gået i gang, idet man afventer den formelle aftale om linjeføringen på den side. Anlægsarbejderne til den italienske pilottunnel kan efter al sandsynlighed gå i gang i første halvdel af 2010."