

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

2004



2009

Επιτροπή Αναφορών

9.1.2006

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

σχετικά με για τη διερευνητική αποστολή στο Τουρίνο και την κοιλάδα Susa, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 28 και 29 Νοεμβρίου 2005, δυνάμει του άρθρου 192, παράγραφος 3 του Κανονισμού.

Αναφορές 949/2003, του Alberto Perino, εξ ονόματος της ένωσης «Habitat», 523/2004, της Darjana Ronconi και 198/2005 του Marco Tomalino, εξ ονόματος της Ένωσης Συντονισμού Δημόσιας Υγείας Valle di Susa κατά της ολοκλήρωσης της νέας σιδηροδρομικής σύνδεσης υψηλής ταχύτητας/υψηλής χωρητικότητας Τουρίνου-Λυών

Επιτροπή Αναφορών

Μέλη της αντιπροσωπείας: Michael Cashman (ΕΣΚ), επικεφαλής

Carlos José Iturgaiz Angulo (ΕΛΚ),

David Hammerstein Mintz (Πράσινοι)

Εισαγωγή

Εν συνεχεία της απόφασης των συντονιστών της 13ης Σεπτεμβρίου 2005, να διοργανωθεί και πάλι, έως το τέλος του έτους, η εν λόγω διερευνητική αποστολή (η οποία είχε απλώς αναβληθεί, αφού είχε αρχικά προγραμματιστεί για τις 15-16 Φεβρουαρίου 2005), στις 28 Σεπτεμβρίου 2005, ο κ. Libicki (πρόεδρος) υπέβαλε αίτηση στο Προεδρείο, το οποίο ενέκρινε την αποστολή στις 11 Οκτωβρίου 2005. Στόχος της αποστολής ήταν να συναντηθεί με τους αναφέροντες και με τις περιφερειακές και επαρχιακές αρχές, προκειμένου να λάβει νέες πληροφορίες από ευρύτερο φάσμα θεσμικών και τεχνικών πηγών και να μην απογοητεύσει τις αυξανόμενες προσδοκίες των κατοίκων της κοιλάδας της Susa και των αιρετών εκπροσώπων τους· οι προσδοκίες αυτές αφορούσαν τον ουσιαστικό ρόλο της Επιτροπής Αναφορών του Κοινοβουλίου στις σχέσεις της με την Επιτροπή και τις αρμόδιες εθνικές αρχές από την άποψη της εφαρμογής της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και την πρόληψη υγειονομικών κινδύνων στο περίπλοκο ζήτημα της νέας διευρωπαϊκής σιδηροδρομικής σύνδεσης.

Συνοπτικά, οι εντονότερες επικρίσεις αφορούν: την αβεβαιότητα όσον αφορά την ανάλυση κόστους-οφέλους του έργου και την έντονα αμφισβητούμενη άρνηση αναβάθμισης της υπάρχουσας γραμμής· τον κίνδυνο υδρογεωλογικής αστάθειας σε σχέση με τις πρόσφατες πλημμύρες· το υψηλό επίπεδο θορύβου στα τμήματα της γραμμής που βρίσκονται εκτός σηράγγων· την παρουσία αμιάντου σε μία από τις τρεις σήραγγες και τη δυσκολία ανίχνευσής του σε βάθος μέσω γεώτρησης· ανάλογο πρόβλημα με το ουράνιο, το οποίο βρέθηκε στην κύρια σήραγγα μήκους 53 χλμ· τις αμφίβολες τεχνικές ρυθμίσεις για τη μεταφορά των προϊόντων εκσκαφής, συμπεριλαμβανομένων και των επικινδύνων· τους κινδύνους μόλυνσης του υδροφόρου ορίζοντα και αποκοπής χειμάρρων, καθώς και την απρόσφορη αποζημίωση για την απώλεια αξίας των όμορων ιδιοκτησιών.

Το αρχικό πρόγραμμα της αποστολής διαιρέθηκε στη συνέχεια σε τρία ξεχωριστά τμήματα/επισκέψεις α) στην έδρα της περιφερειακής κυβέρνησης, παρουσία της Προέδρου της, Mercedes Bresso, και των αρμόδιων για το περιβάλλον και τις μεταφορές περιφερειακών ή/και επαρχιακών συμβούλων· β) στο Πολυτεχνείο του Τουρίνου για συνάντηση με πανεπιστημιακούς και με τους συμβούλους των αναφερόντων· και γ) στην έδρα της «Comunità montana Bassa Val di Susa», παρουσία του προέδρου της, Antonio Ferrentino, πολλών δημάρχων των εμπλεκόμενων δήμων και πολυάριθμων πολιτών που συγκεντρώθηκαν αυθόρμητα για να καλωσορίσουν την αντιπροσωπεία. Κατά τη διάρκεια της αποστολής, το πρόγραμμα επισκέψεων στα μελλοντικά εργοτάξια υπέστη μια σειρά από απροσδόκητες και ριζικές αλλαγές, κυρίως λόγω της απομάκρυνσης από την αστυνομία, τη νύχτα μεταξύ της 28ης και της 29ης Νοεμβρίου, πολιτών που πραγματοποιούσαν ειρηνική καθιστή διαμαρτυρία στα οδοφράγματα του Venaus. Το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα σοβαρούς περιορισμούς της ελεύθερης κυκλοφορίας οχημάτων και ατόμων στις γύρω περιοχές και επηρέασε αρνητικά κυρίως τους κατοίκους της περιοχής (βλ. τα δύο ανακοινωθέντα τύπου της αντιπροσωπείας με ημερομηνία 29 Νοεμβρίου).

Ακροάσεις

Οι εκπρόσωποι του Συμβουλίου της Περιφέρειας του Πιεμόντε και της Επαρχίας του Τουρίνου (Πρόεδρος της Περιφέρειας, Mercedes Bresso και Σύμβουλος Μεταφορών, Franco Campia), συνοδευόμενοι από ορισμένα στελέχη της περιφέρειας (Vincenzo Coccolo, Aldo Manto και Laura Bruna) επιβεβαίωσαν ομόφωνα τη θέση των αντίστοιχων αρχών τοπικής αυτοδιοίκησης υπέρ της ολοκλήρωσης του έργου. Υπογράμμισαν ότι η νέα σιδηροδρομική γραμμή είναι ουσιώδης προκειμένου να αποκατασταθεί η ισορροπία του συστήματος διατροπικών μεταφορών, στο οποίο σήμερα υπερισχύουν οι οδικές μεταφορές έναντι των σιδηροδρομικών όσον αφορά τη διέλευση τροχαίου υλικού στην ιταλική πλευρά των βορειοδυτικών Άλπεων. Τα πρόσφατα οδικά ατυχήματα στις σήραγγες του Mont Blanc και του Frejus εξέπεμψαν ένα σήμα κινδύνου για τον ολοένα και σοβαρότερο κίνδυνο κορεσμού των οδών που συνδέουν το ιταλικό και το γαλλικό οδικό δίκτυο σε περίπτωση αιφνίδιας αύξησης της διέλευσης βαρέων φορτηγών μεταφοράς εμπορευμάτων, όπως συνέβη στη σήραγγα του Frejus το καλοκαίρι του 2005. Η υπάρχουσα σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ Τουρίνου και Μοδένας χρονολογείται από την ιταλική ενοποίηση και περιλαμβάνει κλίσεις οι οποίες δεν επιτρέπουν τη μεταφορά βαρέων φορτηγών μεταφοράς εμπορευμάτων. Παρόλα ταύτα, όπως επεσήμανε ο κ. Campia, η δυνατότητα αναβάθμισης της παλαιάς γραμμής, η οποία αποτελείται από ένα ορεινό τμήμα και ένα επίπεδο τμήμα, είχε εξεταστεί το 1994-1995, αλλά απορρίφθηκε. Αν και το τμήμα που παρουσιάζει απότομες κλίσεις –και το οποίο χρησιμοποιείται τόσο για επιβατικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων όσο και για διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές– υποχρησιμοποιείτο ως επί το πλείστον, λόγω των απότομων κλίσεων που παρουσίαζε προσέφερε περιορισμένες μόνο εναλλακτικές δυνατότητες, όπως διαπλάτυνση στις αποβάθρες εμπορευματοκιβωτίων, οι οποίες αποτελούν στην καλύτερη περίπτωση προσωρινές μόνον λύσεις. Το κατώτερο τμήμα της γραμμής χρησιμοποιείται επίσης για τοπικές μετακινήσεις μικρών αποστάσεων και, συνεπώς, βρίσκεται σχεδόν σε σημείο κορεσμού. Επιπροσθέτως, αν η γραμμή τετραπλασιαστεί, αν και αυτό θα ήταν εφικτό από τεχνική άποψη, θα επηρεάσει δυσμενώς μια πυκνοκατοικημένη περιοχή. Συνεπώς, η διαχείριση του αντικτύπου του έργου στις περιοχές κατοικίας θα είναι ιδιαίτερα δύσκολη. Εν προκειμένω, η κ. Bresso εξέφρασε την έντονη αντίθεσή της στη συγχώνευση των τοπικών μεταφορών με τις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και την υποστήριξή της στη μετατροπή του κατώτερου τμήματος της γραμμής για τοπική χρήση. Γενικότερα, η Πρόεδρος υπογράμμισε τη σημασία που αποδίδουν οι περιφερειακές αρχές σε όλα τα περιβαλλοντικά ζητήματα, καθώς και τη σημασία της θέσπισης κοινοτικών δημοσιονομικών κανόνων και μέτρων για την αποθάρρυνση των οδικών μεταφορών, ενθαρρύνοντας έτσι τις σιδηροδρομικές μεταφορές διαμέσου των Άλπεων.

Από αυτήν την άποψη, η περιφέρεια του Πιεμόντε προσπαθούσε ανέκαθεν να διασφαλίσει τη συμμετοχή των τοπικών αρχών στην απόφαση για τη χάραξη της νέας γραμμής. Ένα σχετικό παράδειγμα είναι η εποικοδομητική συμμετοχή δήμων της λεγόμενης *Gronda* (της περιαστικής ζώνης του Τουρίνου) κατά την εκπόνηση του προκαταρκτικού σχεδίου. Ιδίως από το 2000, διεξήχθησαν τακτικές διαβουλεύσεις με τις τοπικές αρχές, οι οποίες είχαν επιτυχή κατάληξη όσον αφορά τους δήμους της *Gronda* με την ενσωμάτωση των μεταφορικών και περιβαλλοντικών απαιτήσεών τους. Μετά τις τελευταίες περιφερειακές

εκλογές, οι δήμοι της κοιλάδας ζήτησαν, όπως φαίνεται, διακοπή των εργασιών για αρκετούς μήνες, αλλά η κυβέρνηση απέρριψε το αίτημα. Έτσι, η Επαρχία ενεθάρρυνε τη σύσταση μιας τεχνικής επιτροπής, γνωστής ως *Rivalta*, προκειμένου η κοιλάδα και οι δήμοι της *Grona* να αποκτήσουν κατάλληλη τεχνική υποστήριξη. Παρών ήταν και ένας τεχνικός από την υπεύθυνη για το έργο Διακυβερνητική Επιτροπή, στον οποίον είχε ανατεθεί η εξέταση όλων των ζητημάτων που συνδέονται με τη γεώτρηση, και ιδίως με τη δειγματοληψία πυρήνων αμιάντου. Ο φορέας αυτός, όμως, λειτούργησε μόνον περιστασιακά, λόγω διαφόρων παραιτήσεων μελών του διορισμένων τόσο από την κυβέρνηση όσο και από την κοιλάδα. Συμπερασματικά, η κ. Bresso υποστήριξε ότι η Περιφέρεια και η Επαρχία ενεθάρρυναν ανέκαθεν τη συμμετοχή των τοπικών αρχών. Παρά το γεγονός αυτό, υπήρχε έλλειψη ενημέρωσης επί της ουσίας και επί των διαφόρων σταδίων του έργου, πράγμα επιζήμιο για τον τοπικό πληθυσμό, σε αντίθεση με το ευρύ φάσμα πληροφοριών για το έργο που δόθηκε στη γαλλική πλευρά. Συνεπώς, το νέο Συμβούλιο προτίθετο να δημιουργήσει ένα κέντρο ενημέρωσης για το έργο στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό του Τουρίνου, ενώ η Επαρχία είχε ήδη δημιουργήσει ένα μουσείο στο Bussoleno με θέμα τον σιδηρόδρομο των Άλπεων. Η εθνική κυβέρνηση, στο μεταξύ, είχε αρνηθεί τη διενέργεια εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) για το τελικό σχέδιο και, στη συνέχεια, ανακοίνωσε ότι η διαδικασία έγκρισης θα ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2006. Σύμφωνα με μέλη του Συμβουλίου, ωστόσο, η κυβέρνηση δεν είχε ακόμα συναντήσει τις τοπικές αρχές προκειμένου να συζητήσει την απαραίτητη αποζημίωση σε σχέση με το περιβάλλον και τη διατήρηση των προστατευμένων περιοχών, καθώς και την αποζημίωση για τις ζημιές στην οικονομία και τον τουρισμό.

Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές και τις υγειονομικές πτυχές, ο Vincenzo Coccolo, επικεφαλής της περιφερειακής υπηρεσίας περιβαλλοντικής προστασίας *ARPA* εξέφρασε μια γενικά καθησυχαστική γνώμη για τους πιθανούς γεωλογικούς κινδύνους, ιδίως τους κινδύνους μόλυνσης από ουράνιο και αμιάντο από τα βουνά στα οποία θα κατασκευαστούν οι σιδηροδρομικές σήραγγες. Σύμφωνα με φυλλάδιο που έφερε ημερομηνία 28 Νοεμβρίου 2005: «η αποδόμηση του αμιάντου δεν είναι ευρέως διαδεδομένη, αλλά απαντάται κατά κύριο λόγο, αν και όχι τακτικά, σε ρηγματώσεις». Κατά κύριο λόγο, σύμφωνα με τις διαθέσιμες μελέτες, δεν υπάρχουν μεγάλες ποσότητες αμιάντου στα πετρώματα, αλλά ο αμιάντος που απαντάται οφείλεται σε τεκτονικά φαινόμενα. Το φυλλάδιο ανέφερε, εντούτοις, ότι το ζήτημα του αμιάντου πρέπει να εξεταστεί πολύ προσεκτικά, μέσω γεωγνωστικής έρευνας. Όσον αφορά την ηχορύπανση, επισημάνθηκαν 167 σημεία της υπάρχουσας γραμμής με τιμές που υπερβαίνουν τα ελάχιστα επιτρεπόμενα όρια και υπάρχει πρόβλεψη για σχέδιο αναδιάταξης. Εντούτοις, στη νέα γραμμή θα εφαρμοστούν αυστηρότερα όρια θορύβου, τα οποία θα προσφέρουν στον τοπικό πληθυσμό υψηλό επίπεδο προστασίας. Σύμφωνα με το φυλλάδιο (σ. 28), οι επιδημιολογικές πτυχές σε σχέση με την ανθρώπινη υγεία, και ιδίως το πλευρικό μεσοθελίωμα, δεν προκαλούν σοβαρή ανησυχία. Ανάλογο πνεύμα ακολουθούν και τα συμπεράσματα (σ. 36): «τα κρίσιμα περιβαλλοντικά προβλήματα που επισημάνθηκαν, αν αντιμετωπιστούν σωστά, δεν θα έχουν αρνητικές συνέπειες για την υγεία του εν λόγω πληθυσμού». Εντούτοις, θα πρέπει να δημιουργηθεί ένας εποπτικός φορέας (κέντρο περιβαλλοντικής παρακολούθησης), προκειμένου να εξακριβωθεί ο αντίκτυπος του έργου στη δημόσια υγεία.

Ο κ. Gianfranco Chioccia, λέκτορας στο Πολυτεχνείο και σύμβουλος της «Comunità montana», προέβη σε επικαιροποιημένη ανασκόπηση της αλυσίδας γεγονότων που οδήγησαν

στη λαϊκή διαμαρτυρία («*No TAV*») κατά του έργου της σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας στην κοιλάδα Susa. Επεσήμανε τους διάφορους λόγους για την υποβολή των αναφορών στο Κοινοβούλιο και τα υπόλοιπα μη βίαια μέτρα που ελήφθησαν προκειμένου να εκφραστεί η διαφωνία. Το έργο της νέας διασυνοριακής σιδηροδρομικής σύνδεσης είχε διαμορφωθεί στις αρχές της δεκαετίας του 1990 χωρίς καμία μορφή επίσημης δημοσιότητας από όσους το προωθούσαν. Οι κάτοικοι της περιοχής που επηρεάζεται αντέδρασαν σε αυτήν την έλλειψη ενημέρωσης με τη σύσταση μιας τεχνικής επιτροπής –«*Habitat*»– στόχος της οποίας ήταν να επιτρέψει στους δήμους της κοιλάδας να αποκτήσουν μια ομάδα εμπειρογνομόνων στους διάφορους τομείς που συνδέονται με το έργο. Στη συνέχεια, λόγω του ότι συνεχίστηκε το γενικό καθεστώς έλλειψης ενημέρωσης για την ουσία του έργου και καθώς απουσίαζαν οι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ανάθεση εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με συμμετοχή του κοινού, πραγματοποιήθηκε μια πρώτη δημόσια διαδήλωση (1996). Από το 1998 μέχρι σήμερα, 37 δημοτικά συμβούλια εξέδωσαν αποφάσεις που αντιτίθενται στην «αναγκαστική» εκτέλεση του έργου σιδηροδρομικής γραμμής υψηλής ταχύτητας (*TAV*), η πιο πρόσφατη από τις οποίες είναι η απόφαση αριθ. 30 της 29/9/2005 του Δήμου Bruzolo. Παράλληλα με τη διαδικασία έγκρισης του προκαταρκτικού σχεδίου, η συμμετοχή του κοινού στις πορείες διαμαρτυρίας για την απόρριψη του έργου αυξανόταν εκθετικά, μέχρι τον πρωτοφανή αριθμό διαδηλωτών (80 000) οι οποίοι συμμετείχαν στη γενική απεργία που κηρύχθηκε στην κάτω κοιλάδα της Susa στις 16 Νοεμβρίου 2005. Οι εθνικές και περιφερειακές αρχές που ήταν αρμόδιες για την έγκριση του προκαταρκτικού σχεδίου δεν έδειξαν καμία προθυμία να ακούσουν τα αιτήματα των πολιτών, όπως αποδεικνύεται από το στενό χρονικό πλαίσιο (δύο εβδομάδες) που δόθηκε επανειλημμένα το 2003 στις τοπικές αρχές προκειμένου να υποβάλουν σχόλια. Όλο αυτό το διάστημα, όλες οι διοικητικές διαδικασίες ουσιαστικά ολοκληρώθηκαν (με συνοπτικές διαδικασίες, όπως προέβλεπε συμφωνία μεταξύ της κυβέρνησης και της Περιφέρειας η οποία συνήφθη κατ' εφαρμογή του νόμου 443 του 2001, (*legge obiettivo*), αναγνωρίζοντας την περιβαλλοντική συμβατότητα του έργου, προωθώντας το στο στάδιο του προκαταρκτικού σχεδίου και απαλλάσσοντας το τελικό σχέδιο από την απαίτηση εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων – βλ. απόφαση της διυπουργικής επιτροπής οικονομικού σχεδιασμού [CIPE] της 5ης Δεκεμβρίου 2003, η οποία θεμελιώνεται βάσει του νομοθετικού διατάγματος 190/02).

Οι φορείς, ενώσεις και επιτροπές που είχαν εξαρχής εκφράσει αντιρρήσεις για το έργο ήγειραν επτά σημαντικά ζητήματα, τα οποία περιελάμβαναν: σημαντικούς υδρογεωλογικούς κινδύνους· υψηλό επίπεδο ηχορύπανσης στα τμήματα της νέας γραμμής εκτός των σιδηρόδρομων· εκτεταμένη όχληση και επικίνδυνες εκπομπές από το έργο, το οποίο θα διαρκέσει τουλάχιστον 15-20 έτη· προτάσεις για την αποκομιδή τεράστιων ποσοτήτων μη αποδεκτών προϊόντων εκσκαφής· αερολύματα σκόνης αμιάντου ή ουρανίου τα οποία είναι γνωστό ότι υπάρχουν σε ορισμένα από τα εν λόγω βουνά· κίνδυνος μείωσης της παροχής νερού και απαράδεκτα χαμηλή οικονομική αποζημίωση προς τους ιδιοκτήτες σπιτιών. Για τους λόγους αυτούς, τον Μάρτιο του 2005, τα δημοτικά συμβούλια επανέλαβαν την αντίθεσή τους στο έργο, ενώ η εταιρεία που είχε αναλάβει τη διοργάνωση των μελετών, τις γεωτρήσεις και τις

προκαταρκτικές εργασίες, *LTF*, η οποία ανακηρύχθηκε ανάδοχος του έργου, ανήγγειλε ότι προτίθετο να ξεκινήσει τις γεωγνωστικές έρευνες και να ανοίξει την ερευνητική σήραγγα του Venaus. Όσον αφορά το Venaus, οι διαστάσεις διάνοιξης (6,3 μέτρα διάμετρος και 11 χλμ μήκος) συνηγορούν υπέρ της άποψης ότι υπάρχει ενδεχόμενο να χρησιμοποιηθεί ως το πρώτο τμήμα της σήραγγας εξυπηρέτησης για τη μελλοντική κύρια σήραγγα και ότι, ως «δοκιμή» για το τελικό σχέδιο, αποτελούσε έναν τρόπο να αποφευχθεί η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι κάτοικοι της κάτω κοιλάδας Susa υπερασπίστηκαν, συνεπώς, ειρηνικά τη θέση τους, στήνοντας οδοφράγματα στα κομβικά σημεία όπου επρόκειτο να αρχίσουν οι εκσκαφές.

Στο μεταξύ, κατόπιν πρωτοβουλίας της κυβέρνησης, συστήθηκε η τεχνική επιτροπή *Rivalta*, στην οποία ανατέθηκε η γρήγορη ανάλυση των επτά βασικών αντιρρήσεων όσων αντιτίθεντο στο έργο. Τον Σεπτέμβριο του 2005, οι συνομιλίες εστιάστηκαν στις επικίνδυνες ουσίες που περιέχονται στα προϊόντα εκσκαφής, και ιδίως στη σκόνη αμιάντου· επειδή όμως οι εθνικές αρχές ήταν αποφασισμένες να προχωρήσουν στις γεωτρήσεις και τις εκσκαφές το συντομότερο δυνατόν, σύμφωνα με το σχέδιο που είχε διαβιβαστεί στις ευρωπαϊκές αρχές, οι συζητήσεις σταμάτησαν έκτοτε και τα υπόλοιπα ζωτικά προβλήματα δεν συζητήθηκαν σε βάθος. Έτσι, το έργο της επιτροπής ανεστάλη.

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε η πρώτη πράξη «στρατιωτικής» κατοχής στις 31 Οκτωβρίου 2005, με τη συμμετοχή 1000 περίπου αστυνομικών, στα προκαθορισμένα σημεία των γεωτρήσεων, η οποία είχε άμεσες επιπτώσεις στην ελεύθερη κυκλοφορία των κατοίκων ακόμη και γύρω από τα σπίτια τους και οδήγησε στην παραίτηση από την επιτροπή *Rivalta* των συμβούλων της «Comunità montana» και σε γενική απεργία στην κοιλάδα στις 16 Νοεμβρίου. Η διαμαρτυρία δεν απέτρεψε, εντούτοις, τις ιταλικές αρχές από τη λήψη περαιτέρω μέτρων εκκένωσης στα εργοτάξια του Venaus, τα οποία παρέμειναν υπό κατοχή μέχρι τις 30 Νοεμβρίου (βλ. αναφορά στις 29 Νοεμβρίου στην έκθεση της αποστολής).

Η κύρια απόκλιση απόψεων μεταξύ των διαφόρων πλευρών αφορούσε το κατά πόσον το έργο έπρεπε να εκτελεστεί καν – το «πότε» και το «πώς» είχε δευτερεύουσα σημασία. Ο μηχανικός Andrea Debernadi, για παράδειγμα, επεσήμανε ότι η ανάλυση κόστους-οφέλους (κόστος: 15,2 δισ. ευρώ για όλα τα τμήματα σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέουν τη Γαλλία με την Ιταλία, οφέλη: από 2,7 έως 8,9 δισ. ευρώ) δεν μπορούσε να θεωρηθεί ενθαρρυντική, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι τα κέρδη είχαν εκτιμηθεί επί τη βάση του βέλτιστου σεναρίου, σύμφωνα με το γαλλικό Υπουργείο Οικονομικών. Ορισμένες αντιρρήσεις θα πρέπει ασφαλώς να θεωρηθούν εύλογες, όπως το προβλεπόμενο σημείο κορεσμού της παλαιάς γραμμής, το οποίο μπορεί να απέχει τουλάχιστον δέκα χρόνια από τις ημερομηνίες που αναφέρονται στο σχέδιο (δηλαδή το 2035 αντί του 2025). Άλλες εύλογες επικρίσεις αφορούσαν τις δυσκολίες μεταφοράς των εμπορευματικών και επιβατικών αμαξοστοιχιών από τη γραμμή διασύνδεσης στην κύρια σήραγγα και τη μεγάλη αύξηση της κίνησης στον κόμβο του Τουρίνου.

Τα προβλήματα υγείας που σχετίζονται με το περιβάλλον, τα οποία απαρίθμησε ο ειδικός καρκιнологός Edoardo Gays, πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη, εφόσον αληθεύει όντως ότι 1) η παρουσία αμιάντου στις εν λόγω περιοχές, επί ιταλικού εδάφους, στη σήραγγα μήκους 23 χλμ κάτω από το όρος Musiné έχει επιβεβαιωθεί από γεωλογική μελέτη την οποία

ανέθεσαν οι Ιταλικοί Σιδηρόδρομοι στο Πανεπιστήμιο της Σιένα (το 50% περίπου από τα 39 «δείγματα στρωμάτων επιφανειακής εμφάνισης» αποδείχθηκαν θετικά)· 2) το μεγαλύτερο ορυχείο αμιάντου στην Ευρώπη, το *Balangero*, το οποίο χρειάζεται αποκατάσταση, απέχει μόνον 15 χλμ· 3) η κοιλάδα είναι μια από τις περισσότερο εκτεθειμένες στους ανέμους στις δυτικές Άλπεις· 4) από στοιχεία που περιέχονται σε μελέτη της ARPA (2003) για τα τρέχοντα ποσοστά θνησιμότητας λόγω του αμιάντου στις κοιλάδες Susa και Cenischia προκύπτει ότι τα ποσοστά είναι υψηλότερα από τον εθνικό μέσον όρο.

Στο διεθνές τμήμα, κάτω από τον ορεινό όγκο του Ambin, η χάραξη της γραμμής υψηλής ταχύτητας μέσω της κύριας σήραγγας και της «ερευνητικής σήραγγας» στο Venaus ενδέχεται επίσης να συναντήσει ραδιενεργά κοιτάσματα ουρανίου γνωστά στην επιστημονική κοινότητα. Θα πρέπει να αναληφθεί προληπτική δράση με την υιοθέτηση προσεκτικών μέτρων στις περιοχές της σήραγγας. Σε σχέση με αυτές τις επικίνδυνες ουσίες, θα ήταν συνεπώς εύλογο να απαιτηθεί να επιλυθούν εκ των προτέρων τα ζητήματα της μεταφοράς και διάθεσης των προϊόντων εκσκαφής. Εν προκειμένω, ο καθηγητής του Πολυτεχνείου Scavia, επεσήμανε ότι η αποκομιδή των 7,5 εκατομμυρίων κυβικών μέτρων εκσκαφών από το διεθνές τμήμα (Bruzolo-St Jean de Maurienne) υποτίθεται ότι θα πραγματοποιηθεί μέσω ενός μεταφορικού μάντα μήκους 20 χλμ από υψόμετρο 500 μέτρων σε ένα λατομείο στον αυχένα Moncenisio, σε υψόμετρο 2000 μέτρων (*Carrière du Paradis*), εγγείρημα επικίνδυνο τόσο από περιβαλλοντική όσο και από ενεργειακή άποψη. Τα 4,2 εκατομμύρια κυβικά μέτρα εκσκαφών από το ιταλικό τμήμα (από το Bruzolo έως το Settimo T.) φαίνεται ότι θα επαναχρησιμοποιηθούν κατά το μεγαλύτερο μέρος για την παραγωγή σκυροδέματος, παρόλο που δεν προβλέπεται εναλλακτική δυνατότητα αποθήκευσης, αν η ανακύκλωση αποδειχθεί αδύνατη. Μια άλλη άγνωστη παράμετρος είναι η θέση του αμιάντου (ο οποίος έχει ήδη επισημανθεί επιφανειακά) στο κέντρο του βουνού· εφόσον πρόκειται για ακανόνιστο και περιστασιακό συστατικό του πετρώματος που κρύβεται σε ευάλωτες περιοχές, η γραμμική γεώτρηση δεν φαίνεται να αρκεί για την επισημάνση της παρουσίας του σε βάθος. Συνεπώς, πρέπει να αφιερωθεί αμέσως επιπλέον χρόνος και δαπάνες, και να προβλεφθούν ειδικές ρυθμίσεις για την άμεση απομάκρυνση του αμιάντου που ενδέχεται να έλθει στο φως αμέσως κατά τις αρχικές εκσκαφές της σήραγγας. Ως έχουν τα πράγματα, η εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το προκαταρκτικό σχέδιο παραβλέπει όλα τα ζητήματα που εγείρονται από το σημαντικό αυτό πρόβλημα.

Επί τη βάση επιτόπιων μελετών και παρατηρήσεων (οι οποίες, εντούτοις, δεν αντικατοπτρίζονται στο σχέδιο), ο κ. Pavia, γεωλόγος, σκιαγράφησε ένα σενάριο μείωσης των υδάτινων αποθεμάτων λόγω της ξήρανσης χειμάρρων και την μόλυνσης του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα λόγω της καρστικής φύσεως ορισμένων πετρωμάτων, χωρίς να αναφερθεί ο αυξημένος κίνδυνος πλημμύρας που είχε ήδη καταστρέψει την κοιλάδα Susa τα τελευταία δέκα χρόνια. Άλλες αναπάντητες ερωτήσεις αφορούν το ζήτημα της ηχορύπανσης, λόγω των φυσικών και μετεωρολογικών χαρακτηριστικών των εν λόγω αλπικών κοιλάδων. Από την άποψη αυτή, η νέα γραμμή, παρόλο που θα διέρχεται κατά κύριο λόγο μέσω σηράγγων, δεν θα αποτελέσει βελτίωση σε σχέση με την παλαιά όσον αφορά τον περιορισμό του θορύβου, δεδομένων των τεχνικών και χρηματοπιστωτικών αβεβαιοτήτων που είναι εγγενείς στα μοντέλα λειτουργίας τα οποία προτείνονται και για τις δύο γραμμές. Σύμφωνα με μελέτη του Πολυτεχνείου για τις αιχμές θορύβου που προκαλεί το τρένο υψηλής ταχύτητας σε απόσταση 600 μέτρων από κατοικημένες περιοχές, την οποία μνημόνευσε ο καθηγητής Chioschia, στα τμήματα εκτός σηράγγων (όπως η κοιλάδα *Cenischia* και η βόρεια

Gronda), η νέα γραμμή θα αυξήσει, αντιθέτως, τα επίπεδα θορύβου. Εν προκειμένω, η επιθεώρηση που πραγματοποιήθηκε στον δήμο Venaria Reale (*Gronda*) κατά τη λήξη της αποστολής αποκάλυψε ότι το εκτός σήραγγας τμήμα της γραμμής θα διέρχεται σε απόσταση 14 μέτρων από πολυκατοικίες στις οποίες κατοικούν 180 οικογένειες (και θα απαιτήσει την κατεδάφιση μιας αγροικίας του 17ου αιώνα), με καταστροφικά αποτελέσματα από άποψη θορύβου, ανάλογα με τον θόρυβο που προκαλεί ένας διάδρομος προσγειώσεως αεροδρομίου.

«Γιατί να θέλουν να κατασκευάσουν μια σιδηροδρομική γραμμή με τόσο αβέβαια κέρδη και τόσο τεράστια προβλήματα;» Ο καθηγητής Claudio Cancelli έδωσε μια καυστική απάντηση σε αυτό το ερώτημα συνοψίζοντας τη λογική στην οποία θεμελιώνεται η «τεχνική» αντίδραση στο τρένο υψηλής ταχύτητας. Επισημαίνοντας ότι οι τεχνικοί που εκπόνησαν το εθνικό σχέδιο μεταφορών στα τέλη της δεκαετίας του 1980 είχαν αποκλείσει το τρένο υψηλής ταχύτητας, το οποίο έκριναν εντελώς ακατάλληλο για την Ιταλία, προσέθεσε: «Αν είχε διεξαχθεί μια τεχνική συζήτηση για το τρένο υψηλής ταχύτητας εξαρχής, αν η απόφαση για το αν θα κατασκευαστεί αυτή η γραμμή ήταν τεχνικό και όχι επιχειρηματικό θέμα, το κύριο ερώτημα που θα έπρεπε να απαντηθεί θα ήταν: «είναι μια υποδομή με αυτά τα χαρακτηριστικά και αυτόν τον όγκο μεταφοράς συμβατή με τα χαρακτηριστικά της περιοχής που πρέπει να διασχίσει»;

Επιστρέφοντας στο έγγραφο που εκθέτει τις επτά κύριες αντιρρήσεις για το *TAV*, και μνημονεύοντας ιδίως τις μελέτες για τον αμίαντο και το ουράνιο (1971, Agip), ο πρόεδρος της «Comunità montana» της κάτω κοιλάδας Susa, Antonio Ferrentino, επανέλαβε ότι η κοινότητα ζητά κατά προτεραιότητα να αναληφθεί άμεση δράση για την υποχρησιμοποιούμενη παλαιά γραμμή. Ζήτησε επίσης να αρχίσουν συζητήσεις σε τοπικό επίπεδο από τις οποίες δεν θα μπορούν πλέον να αποκλειστούν οι τοπικοί φορείς. Όσον αφορά το Venaus, υποστήριξε ότι ήταν παράλογο να διανοιχτεί σήραγγα των διαστάσεων μιας σήραγγας εξυπηρέτησης χωρίς εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αντίθετα προς τις επιθυμίες των τοπικών αρχών. Συμφώνησε και αυτός με την άποψη ότι ο πραγματικός λόγος για τη χορήγηση κοινοτικής χρηματοδότησης ήταν η δημιουργία οικονομικού ανταγωνισμού με άλλες σήραγγες, όπως η ελβετική σήραγγα St. Gotthard. Όσον αφορά την απαλλαγή του τελικού σχεδίου από τη διενέργεια εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, επισημάνθηκε ότι οι διοικητικές διαδικασίες είχαν ήδη επωφεληθεί από την απλούστευση που είχε εισαγάγει ο λεγόμενος *legge obiettivo* («νόμος-στόχος»), για τον οποίο εκκρεμεί κοινοτική διαδικασία επί παραβάσει (δυνάμει των οδηγιών 85/337 και 97/11), εκτός από την καταγγελία 2002/5170 του ιταλικού τμήματος της WWF.

Όπως προαναφέρθηκε, η αντιπροσωπεία αναγκάστηκε να συντομεύσει το πρόγραμμα των επισκέψεών της στα μελλοντικά εργοτάξια, περιορίζοντάς τις στο Seghino του Mompantero, κοντά στο οποίο είχε εγκατασταθεί γεωτρύπανο (και στο οποίο επιτρεπόταν η πρόσβαση στρατιωτικών μόνον οχημάτων) και στο Venaus. Στο τελευταίο αυτό χωριό, το απόγευμα της 28ης Νοεμβρίου, η αντιπροσωπεία επισκέφθηκε τα οδοφράγματα, συνάντησε πολίτες και τοπικές αρχές και παρέλαβε μια έκκληση για δημοκρατία στην κοιλάδα Susa, η οποία έφερε εκατοντάδες υπογραφές και διαμαρτυρόταν κατά της κοινοτικής χρηματοδότησης του έργου και της επιβολής του με τη χρησιμοποίηση στρατιωτικής ισχύος, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την καταπάτηση των δικαιωμάτων των κατοίκων της περιοχής. Η στρατιωτική κατοχή του εργοταξίου του Venaus νωρίς το πρωί της 29ης Νοεμβρίου επιβεβαίωσε τους φόβους της προηγούμενης ημέρας και προκάλεσε μια θύελλα δηλώσεων. Μια από αυτές τις δηλώσεις,

την οποία εξέδωσε η αντιπροσωπεία, εξέφραζε οργή για την προσβολή που έγινε, πάνω απ' όλα «στον τοπικό πληθυσμό, ο οποίος διαδήλωνε ειρηνικά κατά της έναρξης των εργασιών στην πρώτη θέση γεώτρησης», αλλά και για την «προσβολή κατά της ακεραιότητας της κοινοβουλευτικής αντιπροσωπείας». Η δήλωση δημοσιοποιήθηκε κατά τη διάρκεια συνέντευξης τύπου στο δημαρχείο της Susa, μετά από μια δημόσια συνεδρίαση με έντονες αντιπαραθέσεις.

Απροσδόκητες περαιτέρω εξελίξεις σε αυτήν την πολύπλοκη υπόθεση σημειώθηκαν μετά το τέλος της αποστολής: τη νύχτα της 6ης Δεκεμβρίου, χρησιμοποιήθηκε επανειλημμένα βία και απαγορεύτηκαν οι οδικές και σιδηροδρομικές συγκοινωνίες, με βίαια επεισόδια κατά πολιτών και αστυνομικών, μετά την αναγκαστική εκκένωση των οδοφραγμάτων του Venaus· στη συνέχεια, στις 8 Δεκεμβρίου, οι διαδηλωτές προσπάθησαν να καταλάβουν εκ νέου το εργοτάξιο. Αναφερόμενοι στα γεγονότα της 6ης Δεκεμβρίου, οι δήμαρχοι και οι αναφέροντες απέστειλαν στην Επιτροπή Αναφορών νέα έκκληση για δημοκρατικό διάλογο. Στη συνέχεια, στις 10 Δεκεμβρίου, η ιταλική κυβέρνηση αποφάσισε να πραγματοποιήσει συνάντηση, υπό την προεδρία του Γραμματέα για τις σχέσεις με το γραφείο του Πρωθυπουργού, Gianni Letta, με τους εκπροσώπους της Περιφέρειας, της Επαρχίας και του Δήμου του Τουρίνου, καθώς και με τον πρόεδρο της «Comunità montana» της κάτω κοιλάδας Susa, προκειμένου να αρχίσουν διαπραγματεύσεις. Οι συνομιλίες κατέληξαν στη σύνταξη ενός σχεδίου συμφωνίας πέντε σημείων, η οποία περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, τη δημιουργία ενός κέντρου παρακολούθησης για την αξιολόγηση του αντικτύπου του έργου στη δημόσια υγεία και την αναβολή της έναρξης των εργασιών στη σήραγγα του Venaus μέχρι την ολοκλήρωση της συναφούς διαδικασίας περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Φαίνεται, εντούτοις, ότι οι τοπικές αρχές δεν υπέγραψαν το σχέδιο.

Συμπεράσματα της αντιπροσωπείας της Επιτροπής Αναφορών

- 1) Παρόλο που η εκτίμηση αυτή μπορεί να είναι πρόωγη, ή και μη σκόπιμη, δεδομένου ότι η αντιπροσωπεία δεν έχει λάβει απευθείας πληροφορίες από οποιαδήποτε από τις εμπλεκόμενες πλευρές, αξιολόγηση των πλέον πρόσφατων γεγονότων ούτε, ιδίως, αντίγραφο του σχεδίου συμφωνίας της 10ης Δεκεμβρίου 2005, οι διαπραγματεύσεις που άρχισαν δεν μπορούν παρά να χαιρετιστούν ως ένα βήμα προς τα εμπρός σε σύγκριση με την προηγούμενη ανώμαλη κατάσταση στην κάτω κοιλάδα Susa, κατά την οποία παρεμποδίστηκε ουσιαστικά η άσκηση των δικαιωμάτων της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και αγαθών πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την αποστολή της αντιπροσωπείας.
- 2) Οι εκκλήσεις για δημοκρατία στην κοιλάδα Susa θα διαβιβαστούν στην Επιτροπή Πολιτικών Ελευθεριών, προκειμένου να τις λάβει υπόψη της κατά την εκπόνηση της έκθεσής της για τα θεμελιώδη δικαιώματα στην Ένωση.

Επίσης, η αντιπροσωπεία:

- 3) δηλώνει ότι χαιρετίζει τη στροφή των ρευμάτων διασυνοριακής κυκλοφορίας από τις οδικές στις σιδηροδρομικές μεταφορές μέσω των νέων Διευρωπαϊκών Δικτύων (στην προκειμένη περίπτωση, του Διαδρόμου 5), υπό την προϋπόθεση ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται θα σέβονται το περιβάλλον και

δεν θα είναι επιζήμιες για την ανθρώπινη υγεία, σύμφωνα με τους κανόνες, τις αρχές και τα κριτήρια που καθορίζονται κατωτέρω·

- 4) υπογραμμίζει τη σημασία των αρχών που αφορούν την προφύλαξη, την πρόληψη κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, καθώς και της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει», οι οποίες δεν έχουν επιπτώσεις μόνο στη δραστηριότητα των εθνικών αρχών αλλά και στη διαχείριση και την παρακολούθηση της χρησιμοποίησης των κοινοτικών πόρων από την Επιτροπή, ανεξαρτήτως των ειδικών εξουσιών της στον τομέα της πρόληψης ή/και της αποζημίωσης για βλάβες στην ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από τη χρησιμοποίηση αμιάντου ή ουρανίου κατά την εκτέλεση δημοσίων έργων·
- 5) επισημαίνει ότι σε κάθε στάδιο του σχεδιασμού της, η διευρωπαϊκή σιδηροδρομική σύνδεση απαιτεί να αποδίδεται ιδιαίτερη προσοχή στις απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας, οι οποίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται στη διαμόρφωση και την υλοποίηση της κοινής πολιτικής μεταφορών και διευρωπαϊκών δικτύων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της Συνθήκης, το οποίο έχει ενσωματωθεί στην απόφαση 884/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (το Παράρτημα III.6 της οποίας προβλέπει τη γραμμή Τουρίνου-Λυών)·
- 6) ζητεί από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής να μην περιοριστούν στην έγκριση του έργου χωρίς να φροντίσουν να εξασφαλίσουν ότι το περιβάλλον περιλαμβάνεται στη συγκεκριμένη αυτήν κοινοτική δράση, σαν αυτός ο στόχος να μην τις αφορούσε· από την άποψη αυτή, η Επιτροπή δεν πρέπει να περιοριστεί στην επισήμανση προτεραιοτήτων για τα ΔΕΔ εγκαταλείποντας την αποκλειστική αρμοδιότητα για τη χάραξη των γραμμών και τις τεχνικές επιλογές στις εθνικές αρχές, εφόσον οι τελευταίες μπορούν να προκαλέσουν ανεπανόρθωτη βλάβη στα συμφέροντα της περιβαλλοντικής προστασίας και να παραβιάσουν θεμελιώδη δικαιώματα, όπως το δικαίωμα στην υγεία και την ιδιοκτησία·
- 7) όσον αφορά την παρακολούθηση της εφαρμογής των οδηγιών 85/337 και 97/11 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ), η Επιτροπή δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στις πληροφορίες που δίδουν οι αναφέροντες προκειμένου να κρίνει αν υπήρξε παράβαση ή όχι· από τις ανακοινώσεις προς τα μέλη (με ημερομηνίες 23 Μαρτίου 2004 και 25 Ιουνίου 2005), φαίνεται ότι η Επιτροπή δεν εξέφρασε ανεξάρτητη γνώμη όσον αφορά

το σύννομο της παράλειψης πραγματοποίησης εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για την αποκαλούμενη σήραγγα εξυπηρέτησης στο Venaus (πριν από τις 10 Δεκεμβρίου 2005) και, γενικότερα, για την απόφαση να μην πραγματοποιηθεί εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων για το τελικό σχέδιο του εν λόγω έργου· η Επιτροπή θα πρέπει, συνεπώς, να διευκρινίσει κατά πόσον η αιτιολογημένη γνώμη επί παραβάσει, την οποία απέστειλε στην Ιταλία στις 18 Οκτωβρίου 2005, όσον αφορά τον αποκαλούμενο *legge obiettivo* (καταγγελία 2002/5170) –για τον οποίο οι αναφέροντες εξέφρασαν έντονες αντιρρήσεις– μπορεί επίσης να καταστήσει ανίσχυρη και τη διαδικασία έγκρισης του τελικού σχεδίου τρένου υψηλής ταχύτητας· συγχρόνως, η Επιτροπή θα πρέπει να διευκρινίσει κατά πόσον μπορεί να πραγματοποιηθεί εν προκειμένω μία ενιαία διακρατική διαδικασία εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο (όπως αναφέρεται στην παράγραφο 20 του προοιμίου της απόφασης 884/2004/EK)·

- 8) προτρέπει την Επιτροπή να ενεργεί με μεγαλύτερη διαφάνεια και αποτελεσματικότητα στις σχέσεις της με την Επιτροπή Αναφορών για την περαιτέρω διερεύνηση των προκειμένων αναφορών και να μην επιδεικνύει συγκαταβατικότητα προς τους πολίτες που αποστέλλουν αναφορές ή καταγγελίες όσον αφορά το δικαίωμά τους να λαμβάνουν σύντομα ορθές πληροφορίες και πρόσφορη ανταπόκριση στις επικρίσεις τους· εν προκειμένω, φαίνεται ότι δόθηκε ανεπαρκής, ή και καθόλου, δημοσιότητα, για παράδειγμα στον διορισμό και την εντολή της τότε αρμοδίας Επιτρόπου, κ. Loyola di Palacio, να ελέγξει την εκπλήρωση των προϋποθέσεων που θέτει ο κανονισμός 1260/1999 προκειμένου να χορηγηθεί κοινοτική χρηματοδότηση για το έργο τρένου υψηλής ταχύτητας, ή στις πρόσφατες αποφάσεις που έλαβε ο νυν Επίτροπος Μεταφορών, Jacques Barrot, επίσης προς το συμφέρον των κατοίκων της περιοχής, να εξασφαλίσει την επιτυχία των διαπραγματεύσεων τις οποίες εγκαινίασε η ιταλική κυβέρνηση στις 10 Δεκεμβρίου·
- 9) ζητεί από τις ιταλικές αρχές σε όλα τα επίπεδα να συνεχίσουν στην οδό του διαλόγου και των διαπραγματεύσεων με τους εκπροσώπους όλων των τοπικών φορέων, ενόψει της επίτευξης μιας συμφωνίας που δεν θα παραβιάζει τα θεμελιώδη δικαιώματα των άμεσα θιγόμενων πολιτών στην υγεία, το περιβάλλον και την ιδιοκτησία· ειδικότερα, ζητά από τη Διακυβερνητική Επιτροπή να αποστείλει σύντομα ακριβείς πληροφορίες για τις διαπραγματεύσεις και τις εξελίξεις της διαδικασίας.