



22.4.2010

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΠΡΟΣ ΤΑ ΜΕΛΗ

Θέμα: Αναφορά 1512/2009, της Evelyn Schlögl, αυστριακής ιθαγένειας, εξ ονόματος της «Initiative Lebenswertes Wipptal», σχετικά με την αντίθεσή τους προς τη βασική σήραγγα Brenner, που αποτελεί τμήμα του διαδρόμου ΔΕΔ αριθμός 1

1. Περίληψη της αναφοράς

Εξ ονόματος αρκετών ομάδων δράσης πολιτών τόσο από την αυστριακή όσο και από την ιταλική πλευρά του περάσματος Brenner, στην αναφορά δηλώνεται η αντίθεση των πολιτών προς την κατασκευή της βασικής σήραγγας Brenner, που αποτελεί τμήμα του διαδρόμου ΔΕΔ αριθμός 1. Τα επιχειρήματα επικεντρώνονται α) στη σχέση μεταξύ του προβλεπόμενου κόστους κατασκευής (που φέρεται να έχει υποτιμηθεί) και των μελλοντικών προβλέψεων κυκλοφορίας (που φέρεται να έχουν υπερεκτιμηθεί) και β) στη συμμόρφωση προς τις διαδικασίες εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που υπαγορεύονται από κοινοτικούς κανονισμούς.

2. Παραδεκτό

Χαρακτηρίστηκε παραδεκτή στις 29 Ιανουαρίου 2010. Η Επιτροπή κλήθηκε να παράσχει πληροφορίες (άρθρο 202, παράγραφος 6, του Κανονισμού).

3. Απάντηση της Επιτροπής, που ελήφθη στις 22 Απριλίου 2010.

Το έργο προτεραιότητας αριθ. 1, ο σιδηροδρομικός άξονας Βερολίνο-Βερόνα/Μιλάνο-Μπολόνια-Νάπολη-Μεσσίνα-Παλέρμο είναι ένα από τα 30 έργα προτεραιότητας που αναφέρονται στην απόφαση 884/2004/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2004 για τροποποίηση της απόφασης αριθ. 1692/96/ΕΚ περί των κοινοτικών προσανατολισμών για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε το πολυετές πρόγραμμά της για την περίοδο 2007-2013 και

δέσμευσε 960 εκατομμύρια ευρώ από το ύψους 5,1 δισ. ευρώ κονδύλι για το έργο προτεραιότητας αριθ. 1, Βερολίνο-Παλέρμο. Το μεγαλύτερο μέρος του ποσού αυτού (786 εκατομμύρια ευρώ) θα επενδυθεί στο έργο κατασκευής της βασικής σήραγγας Brenner. Υπάρχουν δύο αποφάσεις σχετικά με το έργο κατασκευής της βασικής σήραγγας Brenner. Μια πρώτη απόφαση καλύπτει τις μελέτες, συμπεριλαμβανομένων των πιλοτικών σηράγγων, και έχει ισχύ από την 1η Δεκεμβρίου 2008 ως τα τέλη του 2013. Το συνολικό ποσό της στήριξης εν προκειμένω ανέρχεται σε 193 εκατομμύρια ευρώ με ποσοστό συγχρηματοδότησης 50%. Μια δεύτερη απόφαση καλύπτει τα έργα που θα πραγματοποιηθούν στην κεντρική σήραγγα και θα έχει ισχύ από το 2010 ως τα τέλη του 2013 για συνολικό ποσό που θα ανέρχεται σε 593 εκατομμύρια ευρώ με ποσοστό συγχρηματοδότησης 27%. Το πολυετές πρόγραμμα για την περίοδο 2007-2013 εγκρίθηκε κατόπιν διαβουλεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη, που αμφότερα υποστήριζαν θερμά την Επιτροπή.

Καθώς το εν λόγω έργο είναι οικονομικά και τεχνικά ιδιαίτερα σύνθετο, η Επιτροπή αποφάσισε να διορίσει τον καθηγητή Karel Van Miert στη θέση του ευρωπαϊού συντονιστή του έργου¹. Ο κ. Van Miert παρακολούθησε στενά και με κριτικό πνεύμα το έργο από την 20ή Ιουλίου 2005 ως την 22α Ιουνίου 2009, ημερομηνία κατά την οποία απεβίωσε αιφνιδίως.

Ο ευρωπαίος συντονιστής υπέβαλλε κάθε χρόνο ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων² στην οποία παρουσίαζε τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων του. Οι εκθέσεις υποβάλλονταν στην Επιτροπή και, στη συνέχεια, αποστέλλονταν στα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Στην τελευταία έκθεση δραστηριοτήτων που υπέβαλε στις 17 Ιουνίου 2009, ο συντονιστής επέλεξε συνειδητά να επικεντρωθεί στο διασυνοριακό τμήμα του έργου Μόναχο-Βερόνα (Διάδρομος Brenner) το οποίο διασχίζει τις Άλπεις, ορίζοντας τις προϋποθέσεις για την ορθή υλοποίηση του έργου. Αυτό οδήγησε στη δημιουργία μιας Πλατφόρμας του Διαδρόμου Brenner (BCP) τον Μάιο του 2007 και στη σύσταση μιας ομάδας εργασίας οικονομικής διάρθρωσης τον Δεκέμβριο του 2008, με σκοπό τη διασφάλιση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, η οποία δεν περιλαμβάνει μια απλή συνέχεια ενός έργου υποδομών, αλλά εμπεριέχει και πτυχές όπως η διαλειτουργικότητα, οι τερματικοί σταθμοί και θέματα που σχετίζονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο, η περιβαλλοντική παρακολούθηση, τα συνοδευτικά μέτρα πολιτικής και, τέλος, τις σχέσεις μεταξύ σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών, περιβάλλοντος και ενέργειας.

Η Πλατφόρμα του Διαδρόμου Brenner (BCP) στοχεύει στην εξασφάλιση στενής συνεργασίας μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων εταίρων, συγκεντρώνοντας τα τρία κράτη μέλη (Αυστρία, Γερμανία, Ιταλία), τις πέντε περιφέρειες (Βαυαρία, Τιρόλο, Άλτο Άντιτζε, Τρέντο, Βερόνα) και τις σιδηροδρομικές εταιρείες. Σκοπός της είναι να προσφέρει λύση στην τεράστια αύξηση της οδικής κυκλοφορίας που οδηγεί σε μποτιλιαρίσματα και κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία δεν μπορεί να διαχωριστεί από τον σεβασμό των περιβαλλοντικών προτύπων, όπως τα πρότυπα ποιότητας του αέρα και τα επίπεδα ηχορρύπανσης.

¹ Απόφαση C (2005) 2754 της 20ής Ιουλίου 2005 σχετικά με τον διορισμό έξι ευρωπαίων συντονιστών για ορισμένα έργα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

² Η έκθεση αυτή είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση:

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm

Η ΒCP ανέπτυξε το πρόγραμμα δράσης Brenner για το 2009, το οποίο περιλαμβάνει έναν κατάλογο με 50 μέτρα σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα που ποικίλλουν από προβλέψεις σχετικά με την κυκλοφορία, βελτιώσεις των υποδομών, ανάλυση δυνατοτήτων των χρονοθυρίδων, χωρητικότητα των τερματικών σταθμών, ζητήματα διαλειτουργικότητας έως και προτάσεις που σχετίζονται με την πολιτική, και την κοινή δήλωση που υπεγράφη στη Ρώμη στις 18 Μαΐου 2009 από τα τρία κράτη μέλη, τις πέντε περιφέρειες και τις εταιρείες σιδηροδρομικών υποδομών.

Η ομάδα εργασίας οικονομικής διάρθρωσης συστάθηκε με σκοπό να διεξαγάγει λεπτομερή έλεγχο του έργου, αναφορικά με το κόστος και το χρονοδιάγραμμά του, συμπεριλαμβανομένων των υποκείμενων μελετών και των πιθανών οικονομικών διαρθρώσεων και χρηματοοικονομικών μοντέλων. Η Αυστρία και η Ιταλία, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) και η Brenner Base Tunnel Societas Europaea (BBT SE) συμμετείχαν σε αυτήν την καλά καθορισμένη και χρονικά περιορισμένη άσκηση. Το έργο της ομάδας οδήγησε στην παραγωγή σημαντικού όγκου εγγράφων, μεταξύ των οποίων και μιας επιστολής από την ΕΤΕπ όπου παρουσιαζόταν μια προσωρινή ανάλυση του έργου κατασκευής της βασικής σήραγγας βάσης Brenner, καθώς και σχέδιο οικονομικής διάρθρωσης.

Το έργο BBT (βασική σήραγγα Brenner) έχει υπαχθεί σε μεγάλη σειρά εκτιμήσεων των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται από την οδηγία 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου (γνωστή ως οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων ή οδηγία ΕΠΕ)¹. Ζητήθηκε η γνώμη του ενδιαφερόμενου κοινού, στο οποίο περιλαμβάνονται και περιβαλλοντικές οργανώσεις, και του δόθηκαν ευκαιρίες, ιδίως κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2008, να εκφράσει τα σχόλια και τις απόψεις του προτού ληφθεί η απόφαση σχετικά με το αίτημα χορήγησης άδειας, το οποίο τελικά εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2009. Η άδεια ορίζει ότι –σύμφωνα με τη σχετική εθνική νομοθεσία της Αυστρίας– οι εθνικές ιταλικές αρχές είχαν ενημερωθεί το 2003 σχετικά με το έργο και την έννοια της προτεινόμενης εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Η εν λόγω έννοια αποτέλεσε επίσης αντικείμενο δημόσιας διαβούλευσης. Παρατηρήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης σχετικά με την ΕΠΕ οδήγησαν σε συμπληρωματικές μελέτες και σε περαιτέρω βελτιστοποίηση του έργου.

Δεν διεξήχθη στρατηγική εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως αναφέρεται στην οδηγία 2001/42/ΕΚ, καθώς η υποχρέωση αυτή ισχύει για τα κράτη μέλη μόλις από την 21η Ιουλίου 2004. Η απόφαση 884/2004/ΕΚ με την οποία υποβλήθηκε το έργο προτεραιότητας αριθ. 1 τέθηκε σε ισχύ στις 20 Μαΐου 2004.

Όλα τα σχετικά με τον Διάδρομο Brenner μέρη επιβεβαιώνουν ότι το έργο βρίσκεται πολύ κοντά στην οριστική έναρξή του και ότι ποτέ δεν ήταν σε πιο ώριμη φάση. Το 2010 θα ξεκινήσουν τα έργα στην κεντρική σήραγγα.

Η Επιτροπή τήρησε την υποχρέωση που απορρέει από το άρθρο 171 ΣΛΕΕ σύμφωνα με το οποίο λαμβάνεται υπόψη η εν δυνάμει οικονομική βιωσιμότητα των σχεδίων. Έχει καταρτίσει ένα πλαίσιο το οποίο προβλέπει τη στενή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων

¹ Οδηγία 85/337/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε από την 97/11/ΕΚ και τη 2003/35/ΕΚ για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημοσίων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον (ΕΕ L 17 της 05/07/1985 σ. 0040 – 0048)

εταίρων και περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα που υπερβαίνουν την απλή συνέχεια επί ενός έργου υποδομών.

Οι εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ΕΠΕ) οριστικοποιήθηκαν σε αμφότερα τα κράτη μέλη που σχετίζονται με το έργο.

Η χρηματοδότηση του έργου βασίζεται εν μέρει στο πολυετές πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ για την περίοδο 2007-2013 που έχει λάβει την υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και των κρατών μελών. Η ομάδα εργασίας οικονομικής διάρθρωσης που αποτελείται από την Αυστρία, την Ιταλία και την ΕΤΕπ πραγματοποίησε λεπτομερή οικονομικό έλεγχο του έργου. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ομάδας εργασίας παρουσιάστηκαν στην τέταρτη ετήσια έκθεση δραστηριοτήτων του ευρωπαϊού συντονιστή Karel Van Miert.