



22.4.2010

## COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición 1512/2009, presentada por Evelyn Schlögl, de nacionalidad austríaca, en nombre de la Iniciativa *Lebenswertes Wipptal*, sobre su oposición al túnel de base del Brennero, que forma parte del corredor número 1 de la RTE

### 1. Resumen de la petición

En nombre de algunos grupos de acción ciudadana tanto de la parte austríaca como de la parte italiana del paso del Brennero, la petición explica la oposición popular a la construcción del túnel de base del Brennero, que forma parte del corredor número 1 de la RTE. Sus argumentos se basan en a) la relación entre los costes de construcción estimados (presuntamente subestimados) y las previsiones de tráfico futuro (presuntamente sobrestimadas), y b) el cumplimiento de los procedimientos de evaluación del impacto ambiental establecidos en la normativa comunitaria.

### 2. Admisibilidad

Admitida a trámite el 29 de enero de 2010. Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

### 3. Respuesta de la Comisión, recibida el 22 de abril de 2010.

«El proyecto prioritario nº 1, el eje ferroviario Berlín-Verona/Milán-Bolonia-Nápoles-Mesina-Palermo, es uno de los treinta proyectos prioritarios recogidos en la Decisión 884/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifica la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

La Comisión Europea aprobó su programa plurianual para el período 2007-2013 y reservó 960 millones de euros, de la dotación de 5 100 millones de euros, para el proyecto prioritario

nº 1, Berlín-Palermo. La mayor parte de esta cantidad (786 millones de euros) se invirtió en el proyecto del túnel de base del Brennero. Se adoptaron dos decisiones en relación con el proyecto del túnel base del Brennero. La primera decisión incluye los estudios, inclusive los túneles piloto, y abarca desde el 1 de diciembre de 2008 hasta finales del año 2013. En este caso, la ayuda total asciende a 193 millones de euros, con una tasa de cofinanciación del 50 %. La segunda decisión incluye las obras en el túnel principal y abarcará el período comprendido entre 2010 y finales de 2013, con una asignación total de 593 millones de euros a una tasa de cofinanciación del 27 %. El programa plurianual del período 2007-2013 se adoptó tras consultar al Parlamento Europeo y a los Estados miembros; ambos apoyaron firmemente a la Comisión.

Dado que el proyecto era extremadamente complejo desde el punto de vista financiero y técnico, la Comisión decidió nombrar al profesor universitario Karel Van Miert coordinador europeo para el mismo<sup>1</sup>. El señor Van Miert realizó un seguimiento detallado y crítico del proyecto desde el 20 de julio de 2005 hasta el 22 de junio de 2009, fecha en la que falleció inesperadamente.

El coordinador europeo presentaba informes de actividad anual<sup>2</sup>, donde figuraban los resultados de sus acciones. Los informes se presentaron ante la Comisión y, posteriormente, se remitieron a los Estados miembros y al Parlamento Europeo. En su último informe de actividad, de 17 de junio de 2009, el coordinador tomó claramente la decisión de centrarse en la sección transfronteriza y transalpina de Munich-Verona (corredor del Brennero) y fijó las condiciones para la correcta ejecución del proyecto. Esto desembocó en la creación de la Plataforma del corredor del Brennero (BCP) en mayo de 2007 y de un Grupo de trabajo sobre la estructura financiera en diciembre de 2008, garantizando un enfoque integrado que no sólo incluye un seguimiento de un simple proyecto de infraestructuras, sino también aspectos como la interoperabilidad, cuestiones ferroviarias relacionadas con las terminales y similares, supervisión ambiental, medidas políticas de acompañamiento y, por último, la relación entre el ferrocarril, la carretera, el medio ambiente y la energía.

La Plataforma del corredor del Brennero (BCP) tiene por objetivo establecer una estrecha cooperación entre todos los socios participantes, reuniendo a tres Estados miembros (Austria, Alemania e Italia), las cinco regiones (Bavaria, Tirol, Alto Adigio, Trento, Verona) y las compañías ferroviarias. Se centra en buscar una solución para el aumento exponencial del tráfico por carretera, que provoca atascos y congestión, que no se puede separar del respeto a las normas ambientales, como las relativas a la calidad del aire y al ruido.

La BCP elaboró el Programa de acción del Brennero 2009, que incluye una lista de cincuenta medidas a corto, medio y largo plazo que abarcan desde las previsiones de tráfico, las mejoras infraestructurales, el análisis de la capacidad de las franjas horarias, la capacidad de las terminales y cuestiones relacionadas con la interoperabilidad hasta propuestas de carácter político y la Declaración común firmada en Roma el 18 de mayo de 2009 por los tres Estados miembros, las cinco regiones y las empresas de infraestructuras ferroviarias.

---

<sup>1</sup> Decisión C (2005) 2754 de 20 de julio de 2005 por la que se designan seis coordinadores europeos para determinados proyectos de la red transeuropea de transporte.

<sup>2</sup> Dicho informe está disponible en:

[http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european\\_coordinators/2009\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/european_coordinators/2009_en.htm)

El Grupo de trabajo de estructura financiera se creó para realizar un examen analítico detallado de los costes y calendario del proyecto, incluida la elaboración de estudios subyacentes y las opciones de estructura financiera y modelos financieros. En este ejercicio, perfectamente definido y con un calendario fijo, participaron Austria e Italia, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y Brenner Base Tunnel Societas Europaea (BBT SE). El trabajo del grupo resultó en una gran cantidad de documentos, incluida una carta del BEI presentando un análisis provisional del proyecto del túnel de base del Brennero, así como un proyecto de infraestructura financiera.

El proyecto BBT (túnel de base del Brennero) se ha sometido a una gran variedad de evaluaciones de impacto ambiental, de conformidad con los requisitos fijados en la Directiva 85/337/CEE del Consejo (conocida como la Directiva de evaluación del impacto ambiental o EIA)<sup>1</sup>. Se realizaron consultas con el público afectado, incluidas organizaciones medioambientales, y se les permitió, especialmente durante el segundo semestre de 2008, remitir sus observaciones y opiniones antes de adoptar la decisión de solicitar la autorización de construcción, finalmente concedida en abril de 2009. La autorización de construcción establece que, de conformidad con legislación nacional aplicable en Austria, las autoridades nacionales italianas fueron notificadas en 2003 sobre el proyecto y sobre el concepto de evaluación del impacto ambiental propuesto. Dicho concepto también se sometió a una consulta pública. Las observaciones recibidas durante el proceso de consulta de la EIA condujeron a estudios complementarios y a una optimización posterior del proyecto.

No se ha realizado una evaluación ambiental estratégica, tal como se indica en la Directiva 2001/42/CE, dado que dicha obligación únicamente se aplica a los Estados miembros desde el 21 de julio de 2004. La Decisión 884/2004/CE, que introdujo el proyecto prioritario n° 1, entró en vigor el 20 de mayo de 2004.

Todas las partes involucradas en el Corredor del Brennero confirman que el proyecto está a punto de lanzarse de forma definitiva y que nunca antes había estado tan maduro. En 2010 comenzarán las obras en el túnel principal.

La Comisión ha respetado la obligación recogida en el artículo 171 del TFUE según la cual debe tomarse en consideración la posible viabilidad económica de los proyectos. Ha creado un marco que establece una estrecha cooperación entre todos los socios participantes y que incluye medidas concretas que van más allá de un seguimiento de un mero proyecto de infraestructuras.

Las evaluaciones de impacto ambiental (EIA) se han completado en los dos Estados miembros participantes en el proyecto.

La financiación del proyecto se basa parcialmente en el programa plurianual RTE-T para el período 2007-2013, que ha recibido el apoyo del Parlamento Europeo y de los Estados miembros. El Grupo de trabajo de estructura financiera, formado por Austria, Italia y el BEI, ha realizado un examen analítico financiero exhaustivo del proyecto. Los resultados de dicho Grupo de trabajo se han incluido en el cuarto informe de actividad anual del coordinador

---

<sup>1</sup> Directiva 85/337/CEE, modificada por las Directivas 97/11/CE y 2003/35/CE, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente (DO L 175 de 5.7.1985, pp. 40-48).

europo Karel Van Miert.»