



22.4.2010

COMUNICAZIONE AI MEMBRI

Oggetto: Petizione 1512/2009, presentata da Evelyn Schlögl, cittadina austriaca, a nome di Initiative Lebenswertes Wipptal, sull'opposizione alla galleria di base del Brennero, parte dell'asse TEN numero 1

1. Sintesi della petizione

A nome di una serie di gruppi d'azione di cittadini sui versanti austriaco e italiano del passo del Brennero, la petizione spiega i motivi dell'opposizione popolare alla costruzione della galleria di base del Brennero, una parte dell'asse TEN numero 1. Gli argomenti vertono su a) relazione tra i costi di costruzione previsti (presumibilmente sottostimati) e le previsioni di traffico futuro (presumibilmente sovrastimate) e b) conformità con le procedure di valutazione di impatto ambientale imposte dalla normativa UE.

2. Ricevibilità

Dichiarata ricevibile il 29 gennaio 2010. La Commissione è stata invitata a fornire informazioni (articolo 202, paragrafo 6, del regolamento).

3. Risposta della Commissione, ricevuta il 22 aprile 2010

"Il progetto prioritario n. 1, l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo è uno dei 30 progetti prioritari cui fa riferimento la decisione n. 884/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

La Commissione ha adottato il suo programma pluriennale per il periodo 2007-2013 e ha riservato 960 milioni dei 5,1 miliardi di euro per il progetto prioritario 1, Berlino-Palermo. La maggior parte di questo importo (786 milioni di euro) sarà investita nel progetto della galleria

di base del Brennero. Per tale progetto sono state prese due decisioni. La prima riguarda gli studi, comprese le gallerie pilota ed è valida dall'1 dicembre 2008 fino alla fine del 2013. I contributi complessivi in questo caso ammontano a 193 milioni di euro con una quota di cofinanziamento pari al 50%. La seconda prevede i lavori sulla galleria principale e sarà valida dal 2010 alla fine del 2013 per un importo complessivo di 593 milioni di euro con una quota di cofinanziamento pari al 27%. Il programma pluriennale per il periodo 2007-2013 è stato adottato previa consultazione con il Parlamento europeo e gli Stati membri, che hanno fortemente sostenuto la Commissione.

Per la sua estrema complessità a livello finanziario e tecnico, la Commissione ha deciso di nominare Karel Van Miert coordinatore europeo di questo progetto¹. Van Miert ha seguito con attenzione e in maniera critica il progetto dal 20 luglio 2005 fino al 22 giugno 2009, data in cui è improvvisamente mancato.

Il coordinatore europeo ha presentato una relazione annuale riguardante l'attività², che illustrava i risultati del suo lavoro. Le relazioni sono state sottoposte alla Commissione e inviate successivamente agli Stati membri e al Parlamento europeo. Nella sua ultima relazione del 17 giugno 2009, il coordinatore ha chiaramente deciso di concentrarsi sulla tratta transfrontaliera e transalpina Monaco-Verona (asse del Brennero), fissando le condizioni per la corretta attuazione del progetto. Tale iniziativa ha condotto all'istituzione della Brenner Corridor Platform (BCP) nel maggio 2007 e del Financial Structure Working Group nel dicembre 2008, garantendo un approccio integrato, che non solo include un riscontro di un semplice progetto di infrastrutture, ma che introduce anche elementi quali interoperabilità, terminali e aspetti ferroviari connessi, controllo ambientale, misure politiche di accompagnamento, e infine, le relazioni fra ferrovie, strade, ambiente ed energia.

La Brenner Corridor Platform (BCP) è finalizzata a mettere in pratica una forte collaborazione tra tutte le parti interessate, unendo i tre Stati membri (Austria, Germania e Italia), le cinque regioni (Baviera, Tirolo, Alto Adige, Trento e Verona) e le compagnie ferroviarie, nonché a offrire una soluzione all'aumento esponenziale del traffico stradale, che conduce a ingorghi e congestioni, che non può essere separato dall'osservanza delle norme ambientali, come la qualità dell'aria e le disposizioni in materia di emissioni sonore.

La BCP ha elaborato il Piano d'azione per il Brennero 2009, che comprende un elenco di 50 misure a breve, medio e lungo termine che includono previsioni del traffico, progressi infrastrutturali, analisi della capacità stradale e ferroviaria, questioni di interoperabilità, proposte politiche, nonché la dichiarazione comune siglata a Roma il 18 maggio 2009 dai tre Stati membri, dalle cinque regioni e dalle compagnie ferroviarie.

Il Financial Structure Working Group è stato istituito al fine di svolgere un esame approfondito del progetto, per quanto riguarda i suoi costi e la tabella di marcia, inclusi gli studi ad esso sottesi, la possibile struttura finanziaria e i modelli economici. L'Austria e l'Italia, la Banca europea per gli investimenti (BEI) e la Brenner Base Tunnel Societas Europaea (BBT SE) hanno partecipato a questa prassi ben definita e di durata limitata. Il lavoro del

¹ Decisione C(2005)2754, del 20 luglio 2005, che nomina sei coordinatori europei per determinati progetti di rete transeuropea dei trasporti.

² Questa relazione è consultabile all'indirizzo Internet:

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

gruppo ha condotto alla sostanziale elaborazione di documenti, tra cui una lettera della BEI che presentava un'analisi provvisoria della galleria di base del Brennero e un progetto di struttura finanziaria.

Il progetto BBT (Brenner Base Tunnel) è stato sottoposto a una serie considerevole di valutazioni di impatto ambientale nel rispetto dei requisiti fissati nella direttiva 85/337/CEE del Consiglio (nota come direttiva sull'impatto ambientale o direttiva VIA)¹. Il pubblico interessato, che comprendeva altresì organizzazioni ambientaliste, è stato consultato ed è stata concessa l'opportunità, in particolare durante la seconda metà del 2008, di esprimere osservazioni e pareri prima di decidere in merito alla richiesta di autorizzazione, presentata, infine, nell'aprile 2009. L'autorizzazione stabilisce che, in conformità con la pertinente legislazione nazionale austriaca, le autorità italiane sono state informate nel 2003 per quanto concerne il progetto e il concetto proposto di valutazione di impatto ambientale. Anche questa proposta è stata sottoposta a consultazione pubblica. Le osservazioni espresse durante il procedimento di consultazione VIA hanno condotto a studi complementari e a un ulteriore miglioramento del progetto.

Non è stata eseguita una valutazione ambientale strategica come previsto dalla direttiva 2001/42/CE, poiché gli Stati membri devono adempiere tale obbligo a decorrere dal 21 luglio 2004. La decisione 884/2004/CE che introduceva il progetto prioritario n. 1 è entrata in vigore il 20 maggio 2004.

Tutte le parti coinvolte nell'asse del Brennero confermano che il progetto è prossimo a essere avviato in maniera definitiva e che non è mai stato più maturo. I lavori sulla galleria principale inizieranno nel 2010.

La Commissione ha osservato l'obbligo dell'articolo 171 del TFUE secondo cui occorre tenere conto della potenziale validità economica dei progetti. La Commissione ha elaborato un quadro che mette in pratica una forte collaborazione tra tutte le parti coinvolte e che comprende misure concrete che vanno oltre un riscontro di un semplice progetto infrastrutturale.

Le valutazioni dell'impatto ambientale (VIA) sono state concluse in entrambi gli Stati membri interessati dal progetto.

Il finanziamento del progetto è in parte fondato sul programma TEN-T per il periodo 2007-2013, che è stato promosso dal Parlamento europeo e dagli Stati membri. Il Financial Structure Working Group, costituito da Austria, Italia e dalla BEI, ha svolto un'analisi dettagliata del progetto. I risultati del gruppo di lavoro sono stati illustrati nella quarta relazione annuale di attività del coordinatore europeo Karel Van Miert."

¹ Direttiva 85/337/CEE, come modificata dalle direttive 97/11/CE e 2003/35/CE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (GU L 175 del 5.7.1985, pagg. 0040-0048)