



22.04.2010

## COMUNICARE CĂTRE MEMBRI

Ref.: Petiția nr. 1512/2009, adresată de Evelyn Schlögl, de cetățenie austriacă, în numele Initiative Lebenswertes Wipptal, privind opoziția lor față de construirea tunelului de la baza masivului Brenner, componentă a coridorului paneuropean I

### 1. Rezumatul petiției

În numele unei serii de grupuri de acțiune ale cetățenilor, atât de partea austriacă, cât și de cea italiană a pasului Brenner, petiția explică opoziția opiniei publice față de construirea tunelului de la baza masivului Brenner, componentă a coridorului paneuropean I. Argumentele se concentrează asupra a) relației dintre costurile construcției planificate (presupuse a fi subestimate) și previziunile viitoare privind traficul (presupuse a fi supraestimate) și b) respectării procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului, impuse de reglementările Uniunii Europene.

### 2. Admisibilitate

Declarată admisibilă la 29 ianuarie 2010. Comisia a fost invitată să furnizeze informații [articolul 202 alineatul (6) din Regulamentul de procedură].

### 3. Răspunsul Comisiei, primit la 22 aprilie 2010

Proiectul prioritar nr. 1, axa feroviară Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, reprezintă unul dintre cele 30 de proiecte prioritare menționate în Decizia nr. 884/2004/CE a Parlamentului și a Consiliului European din 29 aprilie 2004 de modificare a Deciziei nr. 1692/96/CE privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Comisia Europeană a adoptat programul său multianual 2007-2013 și a rezervat suma de 960 milioane de euro dintr-un total de 5,1 miliarde de euro pentru proiectul prioritar nr. 1, Berlin-

Palermo. O mare parte a acestei sume (786 milioane de euro) va fi investită în proiectul tunelului de la baza masivului Brenner. Există două decizii privind proiectul tunelului de la baza masivului Brenner. O primă decizie acoperă studiile, inclusiv tunelurile pilot, și se desfășoară începând cu 1 decembrie 2008 până la sfârșitul anului 2013. Sprijinul total în acest caz este de 193 milioane de euro la o rată de cofinanțare de 50 %. O a doua decizie acoperă lucrările tunelului principal și se vor desfășura începând cu 2010 până la sfârșitul anului 2013 pentru o sumă totală de 593 milioane de euro la o rată de cofinanțare de 27 %. Programul multianual 2007-2013 a fost adoptat după consultarea Parlamentului European și a statelor membre, care au susținut cu fermitate Comisia.

Întrucât proiectul este foarte complex din punct de vedere financiar și tehnic, Comisia a decis să-l numească pe profesorul Karel Van Miert drept coordonator european pentru acest proiect<sup>1</sup>. Dl Van Miert a urmărit proiectul îndeaproape și în mod critic începând cu data de 20 iulie 2005 până la 22 iunie 2009, dată la care acesta a decedat în mod neașteptat.

Coordonatorul european a prezentat un raport de activitate<sup>2</sup> anual care au descris rezultatele activităților sale. Rapoartele au fost prezentate Comisiei și, ulterior, trimise statelor membre și Parlamentului European. În cadrul ultimului său raport de activitate din 17 iunie 2009, coordonatorul a ales în mod clar să se concentreze asupra secțiunii transfrontaliere, transalpine, München-Verona (coridorul Brenner), stabilind condițiile pentru implementarea corectă a proiectului. Acest lucru a dus la crearea unei platforme a coridorului Brenner (PCB), în mai 2007, și a unui Grup de lucru privind structura financiară în decembrie 2008, asigurând astfel o abordare integrată care nu presupune doar o monitorizare a unui simplu proiect de infrastructură, dar care prezintă și aspecte precum interoperabilitatea, terminalele și aspectele referitoare la căile feroviare, monitorizarea mediului, măsurile de politică însoțitoare și în final relațiile dintre calea feroviară, rutieră, mediul înconjurător și energie.

Platforma coridorului Brenner (PCB) vizează crearea unei cooperări puternice între toți partenerii implicați, reunind cele trei state membre (Austria, Germania, Italia), cele cinci regiuni (Bavaria, Tirol, Alto Adige, Trento, Verona) și companiile feroviare. Aceasta urmărește să ofere o soluție pentru creșterea exponențială a traficului rutier care duce la ambuteiaje și congestionare, fapt care nu poate fi separat de respectarea standardelor de mediu, cum ar fi calitatea aerului și standardele de zgomot.

PCB a elaborat Programul de acțiune Brenner 2009 care cuprinde o listă de 50 de măsuri pe termen scurt, mediu și lung care variază de la previziuni de trafic, îmbunătățiri ale infrastructurii, analiza capacității locurilor, capacitatea terminalului, probleme de interoperabilitate, până la propuneri referitoare la politică, precum și Declarația comună semnată la Roma la 18 mai 2009 de către cele trei state membre, cele cinci regiuni și companiile de infrastructură feroviară.

Grupul de lucru privind structura financiară a fost creat cu scopul de a realiza o monitorizare detaliată a proiectului în ceea ce privește costurile și calendarul acestuia, inclusiv studiile

---

<sup>1</sup> Decizia C (2005) 2754 din 20 iulie 2005 care a desemnat șase coordonatori europeni pentru anumite proiecte ale rețelei transeuropene de transport.

<sup>2</sup> Acest raport poate fi accesibil la adresa:

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

subiacente și structura și modelele financiare posibile. Austria și Italia, Banca Europeană de Investiții (BEI) și Brenner Base Tunnel Societas Europaea (BBT SE) au participat în cadrul acestui exercițiu bine definit și cu termen limită. Activitatea grupului a avut drept rezultat elaborarea unui număr substanțial de documente, printre care o scrisoare din partea BEI care prezintă o analiză intermediară a proiectului tunelului de la baza masivului Brenner, precum și un proiect de structură financiară.

Proiectul tunelului de la baza masivului Brenner (TBB) a făcut obiectul unei game largi de evaluări a impactului asupra mediului în conformitate cu cerințele prevăzute de Directiva 85/337/CEE (cunoscută sub denumirea de Directiva privind evaluarea impactului asupra mediului sau Directiva EIA)<sup>1</sup>. Publicul vizat, care a inclus și organizațiile de mediu, a fost consultat și acestuia i s-a oferit posibilitatea, în special în timpul celei de a doua jumătăți a anului 2008, de a-și prezenta observațiile și opiniile înainte de luarea deciziei privind cererea de dezvoltare, emisă în final în aprilie 2009. Acordul de dezvoltare prevede că - în conformitate cu legislația națională relevantă din Austria - autoritățile naționale italiene au fost notificate în 2003 cu privire la proiectul și conceptul propus al evaluării impactului asupra mediului. Acest concept a făcut, de asemenea, obiectul consultării publice. Observațiile prezentate în cursul procesului de consultare EIA au determinat realizarea unor studii complementare și o optimizare suplimentară a proiectului.

Nu s-a realizat o evaluare strategică de mediu în conformitate cu Directiva 2001/42/CE întrucât această obligație se aplică statelor membre doar începând cu 21 iulie 2004. Decizia 884/2004/CE, care a introdus proiectul prioritar nr. 1, a intrat în vigoare la 20 mai 2004.

Toate părțile implicate în realizarea Coridorului Brenner confirmă că proiectul se apropie de demararea definitivă și că acesta nu a fost nicicând mai bine gândit. În 2010 vor începe lucrările la tunelul principal.

Comisia a respectat obligația prevăzută la articolul 171 din TFUE conform căruia trebuie să se țină seama de viabilitatea economică potențială a proiectelor. Aceasta a stabilit un cadru care creează o cooperare puternică între toți partenerii implicați și care cuprinde măsuri concrete ce merg mai departe de o monitorizare a unui simplu proiect de infrastructură.

Evaluările impactului asupra mediului (EIM) au fost finalizate în ambele state membre implicate în proiect.

Finanțarea proiectului se bazează parțial pe programul multianual paneuropean TEN-T 2007-2013, care a fost susținut de Parlamentul European și de statele membre. S-a realizat o monitorizare financiară detaliată a proiectului de către Grupul de lucru privind structura financiară din care fac parte Austria, Italia și BEI. Rezultatele acestui grup de lucru au fost prezentate în cadrul celui de al patrulea raport de activitate elaborat de coordonatorul european Karel Van Miert.

---

<sup>1</sup> Directiva 85/337/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directivele 97/11/CE și 2003/35/CE privind evaluarea efectelor anumitor proiecte publice și private asupra mediului (JO L 175, 05/07/1985 p. 0040-0048).