

I

(Comunicaciones)

PARLAMENTO EUROPEO

PREGUNTAS ESCRITAS CON RESPUESTA

(2002/C 229 E/001)

PREGUNTA ESCRITA E-2732/01

de Monica Frassoni (Verts/ALE) a la Comisión

(5 de octubre de 2001)

Asunto: Carretera SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari

La carretera SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari, principal arteria de comunicación entre el norte y el sur de Cerdeña, con una capacidad insuficiente desde hace años e inadecuada para las necesidades actuales, presenta un elevado nivel de peligrosidad a causa de la estrechez de los carriles de circulación y del denso tráfico de mercancías.

Las obras de modernización en curso en este eje⁽¹⁾ siguen siendo muy polémicas. En efecto, prevén la destrucción total, e inútil, de la calzada existente (de 17 metros de anchura aproximadamente) y su total reconstrucción en la misma localización, con nuevas nivelaciones, pendientes menores y una calzada de más de 34 metros (4 carriles de 3,5 metros, 2 arcenes laterales de 3 metros, una mediana de 2 metros y 2 vías laterales de servicio para uso local, cada una de ellas con 2 carriles en cada sentido, que ocupan otros 12 metros). Además, a pesar de que hasta ahora sólo se ha iniciado una mínima parte de las obras, éstas ocasionan a quien recorre esta importante arteria grandes molestias, con desviaciones repentinas, mal señaladas, hacia carreteras improvisadas de un solo carril, creándose así las condiciones para que se produzcan gravísimos accidentes, incluso mortales.

1. ¿Puede comprobar la Comisión si, para los lotes en cuestión, se ha llevado a cabo un procedimiento de evaluación de las repercusiones sobre el medio ambiente?
2. ¿Puede decir si en las actas de dicho procedimiento se presta atención al devastador efecto producido en la fase de obras, que ha dado lugar al desvío del intenso tráfico por una única vía provisional?
3. ¿Puede indicar si en la fase de proyecto los organismos adjudicadores valoraron la posibilidad de adaptar la carretera a las normas relativas a las autopistas procediendo al simple desdoblamiento de la carretera existente, sin destruir la calzada existente, lo que ha supuesto para la colectividad un importante aumento del coste de la infraestructura? Es decir, si contemplaron la posibilidad de construir una autopista con dos calzadas separadas, sólo una de ellas de nueva construcción, y la otra construida sobre los cuatro carriles existentes?
4. ¿Puede decir también la Comisión si se ha concedido ayuda comunitaria para estas obras de modernización? En caso de respuesta afirmativa, ¿no cree que sería necesario abrir una investigación y preguntarse por qué se ha llegado a destruir la infraestructura ya existente?
5. En cuanto a los tramos que todavía se encuentran en fase de proyecto, en particular después de Oristano/Macomer y en las proximidades del cruce de Olbia, ¿puede comprobar la Comisión si el

Gobierno italiano y ANAS han examinado las posibilidades técnicas de un proyecto combinado de carretera y ferrocarril, destinando una parte del coste de la nueva autopista a una vía de ferrocarril totalmente nueva, realizable con gastos y repercusiones sobre el medio ambiente prácticamente nulos, ya que estarían incluidos en los del conjunto de la autopista (2)?

(1) Lote Sv. Sardara-Villanovaforru, del km 47 al km 58, 50 000 millones de liras; lote Sv. Mogoro del km 58 al km 65, 58 000 millones de liras; lote Sv. Uras, del km 65 al km 69,5, primer y segundo tramos, 39 000 y 35 000 millones de liras; tramo Uras-Macommer, segundo lote, del km 75 al km 79, 34 000 millones de liras.

(2) ¡Con la única excepción de los 100 km entre Cagliari y Oristano, los ferrocarriles sardos (rete FS) circulan actualmente a una velocidad comercial inferior a los 70 km/hora!.

**Respuesta complementaria
del Sr. Barnier en nombre de la Comisión**

(26 de abril de 2002)

La carretera mencionada por Su Señoría ha disfrutado de una cofinanciación comunitaria al amparo del programa operativo (PO) del objetivo nº 1 «Infrastrutture di trasporto stradale» del período de programación de 1994-1999.

De acuerdo con la información recibida de las autoridades italianas y, más en concreto, de «Azienda Nazionale Autonoma Strade» (ANAS), el organismo encargado de la ejecución de ese proyecto, se ha respetado cabalmente el procedimiento de evaluación del impacto ambiental y en él se ha tenido en cuenta la fase de construcción. No obstante, habida cuenta del tráfico poco importante, las mencionadas autoridades consideraron que ese procedimiento no debía abarcar las consecuencias del desvío de la circulación hacia vías provisionales. Por otro lado, se han podido reutilizar algunas partes de la antigua carretera, lo que ha permitido el desdoblamiento de la infraestructura en varios tramos. No se pensó en la posibilidad de una infraestructura integrada ferrocarril-autopista ya que el pliego de condiciones para la elaboración de este proyecto no preveía esta hipótesis.

Respecto del período actual de programación (2000-2006), en la reunión del comité de seguimiento de 19 de diciembre de 2001 para el PO de Transportes, la Comisión pidió a la autoridad de gestión de ese programa que se cerciorara de que el impacto de las obras en la seguridad y en el servicio se compruebe respecto de los nuevos proyectos propuestos para cofinanciación. Por otro lado, la Comisión ha insistido para que la elección de los proyectos se base en una mayor integración del transporte viario y ferroviario.

(2002/C 229 E/002)

**PREGUNTA ESCRITA E-2889/01
de María Sornosa Martínez (PSE) a la Comisión**

(22 de octubre de 2001)

Asunto: Proyecto FEDER «Rehabilitación de los Filtros de Manises» (Valencia-España)

En la localidad de Manises (Comunidad Valenciana) se está llevando a cabo el proyecto denominado «Recuperación paisajística de la zona degradada, con la protección del espacio natural — entorno urbano de los Filtros de Manises». Dicho proyecto, que cuenta con financiación comunitaria a través del FEDER, ha supuesto la desaparición de elementos arquitectónicos que datan de primeros del siglo pasado y que hasta ahora han estado protegidos por las autoridades competentes como patrimonio histórico-artístico, según se recoge en el «Plan General de Ordenación Urbana de Manises» (PGOU).

Por otro lado, el proyecto ha recibido fondos FEDER para una supuesta recuperación paisajística del lugar, mientras que lo que se está produciendo, por el contrario, es la sustitución de una zona de arboleda por elementos de diseño moderno que no mejoran ni el paisaje ni el entorno urbano del enclave.

Tanto el Reglamento 1260/99 (1) sobre los Fondos Estructurales, como el Reglamento 1783/99 (2) sobre el FEDER, disponen que los Fondos no financiarán proyectos que vayan en contra de la protección del patrimonio natural y cultural. En concreto, el artículo 2, punto 2, letra d) del Reglamento FEDER habla específicamente de la necesidad de protección del patrimonio cultural.