

Ninguna de dichas intervenciones está actualmente concluida y existen dudas acerca del respeto del proyecto aprobado. Concretamente, durante las semanas pasadas, parece haberse realizado el terraplenado en tan sólo 15 días y con arenas de características diversas de las previstas, con el riesgo de ocasionar graves daños a los ecosistemas protegidos, en particular a las praderas de posidonia (posidonia oceanica).

En numerosas peticiones dirigidas a las autoridades competentes, nacionales y regionales, las organizaciones ecologistas Amigos de la Tierra y Grupo de Intervención Jurídica han solicitado comprobaciones destinadas a garantizar el respeto del proyecto y, a este propósito, la Comisión ha iniciado el procedimiento nº 99/4811.

¿Tiene la Comisión conocimiento de todos los hechos aquí expuestos?

¿Ha comprobado la Comisión el respeto de la normativa relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva 92/43/CEE), así como el respeto del proyecto regularmente aprobado y beneficiario de los fondos comunitarios?

¿Piensa la Comisión adoptar las medidas necesarias al respecto?

(¹) DO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

Respuesta de la Sra. Wallström en nombre de la Comisión

(19 de junio de 2002)

Como ha indicado Su Señoría, la Comisión ha abierto un expediente sancionador ante la queja contra el proyecto de protección de la costa de Poetto, en Cagliari (que incluye una carretera urbana y obras relacionadas) y está evaluando el posible incumplimiento de la Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y la fauna y flora silvestres, en referencia a las posibles consecuencias para la Zona de Especial Protección (ZEP) de Stagno di Molentargius (ITB044002), conforme a la Directiva 79/409/CEE del Consejo de 2 de abril de 1979 relativa a la protección de las aves silvestres (¹), y para el lugar propuesto como de importancia comunitaria, Stagno di Molentargius e territori limitrofi (ITB040022), en cumplimiento de la Directiva 92/43/CEE. En el caso de que la Comisión determine que existe un incumplimiento del derecho comunitario en este caso específico, como guardiana del Tratado de la CE no dudaría en tomar todas las medidas oportunas, incluidos los procedimientos de incumplimiento descritos en el Artículo 226 del Tratado de la CE, con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación comunitaria pertinente.

El relleno de la playa realizado en las últimas semanas no forma parte de la investigación realizada en el marco de la queja anteriormente mencionada. En cualquier caso, la información proporcionada por Su Señoría al respecto no está suficientemente detallada. Dado que no existen los suficientes argumentos para una queja en relación con la aplicación de la Directiva 92/43/CEE al asunto, por el momento no puede identificarse ningún incumplimiento potencial de la anterior Directiva. Su Señoría necesitaría aportar más información para que la Comisión pudiese evaluar las consecuencias del relleno de la playa para los hábitats y las especies presentes en la zona propuesta como ZEP e investigar el asunto.

(¹) DO L 103 de 25.4.1979.

(2002/C 301 E/119)

PREGUNTA ESCRITA P-1264/02 de Luigi Vinci (GUE/NGL) a la Comisión

(24 de abril de 2002)

Asunto: Reapertura del túnel del Mont Blanc

La decisión que la Comisión defiende en el sentido de autorizar de nuevo el transporte internacional de mercancías por carretera a través del túnel del Mont Blanc va a generar con certeza una serie de inmisiones y contaminaciones. La solución que la Comisión defiende perjudica el interés general del conjunto de Europa y resulta que dicha decisión es diametralmente contraria a varias orientaciones adoptadas recientemente por la Unión Europea.

¿Cómo conciliar la decisión de reabrir el túnel del Mont Blanc a unos seis mil camiones al día con los compromisos contraídos por la Unión Europea en materia de medio ambiente, como los que figuran a continuación?:

- Decisión de ratificar el Protocolo de Kyoto, que impone una reducción del 8 % de las emisiones de CO₂ en la Unión Europea.
- Tratado de Amsterdam, que establece como objetivo prioritario el desarrollo sostenible.
- Estrategia de desarrollo sostenible adoptada por los Jefes de Estado y Presidentes de Gobierno en Gotemburgo en junio de 2001, que pretende la integración de las preocupaciones medioambientales en todas las políticas de la Unión.

Ningún argumento de seriedad puede justificar la asfixia inexorable de los valles alpinos por el tráfico por carretera cuando el 30 % de los camiones circulan vacíos, el coste del transporte por carretera es anormalmente bajo y se infrutiliza ampliamente la alternativa ferroviaria, sin hablar del retraso de las soluciones fluviales y marítimas.

¿Cómo piensa la Comisión hacer frente a la perspectiva anunciada en su Libro Blanco de una duplicación del tráfico de mercancías a través de los Alpes para el año 2020?

(2002/C 301 E/120)

PREGUNTA ESCRITA E-1276/02
de Luigi Vinci (GUE/NGL) a la Comisión

(6 de mayo de 2002)

Asunto: Reapertura del túnel del Mont Blanc

Se ha consultado a la Comisión Europea en relación con las condiciones de reapertura del túnel del Mont Blanc al tráfico de vehículos pesados. El artículo 4 del reglamento elaborado propone el pasaje de hasta un máximo de 240 TIR por hora, lo que equivale a 5760 vehículos pesados al día. Las vías de acceso al túnel atraviesan territorios del macizo del Mont Blanc, considerado Patrimonio de la Humanidad y del Planeta y protegido por Cartas internacionales como la Convención Alpina. El tráfico permitido por dicho reglamento en el túnel del Mont Blanc afectaría también, en consecuencia, a los territorios que atraviesan las vías de acceso al mismo. En los tres años de cierre del túnel, desde el 24 de marzo de 1999, todas las inversiones realizadas se han destinado únicamente al aumento de la seguridad en el túnel, sin que se haya asignado recurso alguno a la «seguridad» ambiental y social de los territorios atravesados por las vías de acceso, a la excepción de los proyectos de construcción de dos enormes zonas de estacionamiento (con capacidad para unos 3000 TIR cada una) para la gestión del reglamento de circulación del tráfico de vehículos pesados, zonas éstas que aún no se han terminado y que están previstas en Aosta (Italia) y Le Fayet (Francia), es decir, a unos treinta kilómetros de la entrada del túnel.

¿Qué medidas piensa tomar la Comisión a corto plazo para garantizar la preservación del territorio de los daños derivados un posible tráfico de vehículos pesados de tales dimensiones, teniendo en cuenta que, ya antes de la tragedia del 24 de marzo de 1999, con un tráfico medio de 2800 vehículos pesados al día, la salubridad del aire estaba constantemente en peligro, y salvaguardar la integridad del Espace Mont Blanc mediante la propuesta de modelos de desarrollo sostenible que puedan conciliar la presencia humana y la libre circulación de personas y mercancías en un entorno universalmente considerado frágil y sensible?

Respuesta común
a las preguntas escritas P-1264/02 y E-1276/02
dada por el Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(5 de junio de 2002)

La reapertura del Túnel del Mont Blanc permitirá restablecer un vínculo esencial entre Francia e Italia, al tiempo que se reducirán los riesgos y los impactos nocivos para el medio ambiente que provoca el tráfico de camiones desviado en la actualidad hacia los valles de la Maurienne y de Susa, cuyos habitantes sufren íntegramente los efectos negativos. Las condiciones de circulación, que serán mucho más estrictas que las condiciones vigentes antes del incendio trágico de 1999, permitirán limitar automáticamente el número de camiones en el eje del Mont Blanc y garantizarán una distribución más equilibrada del tráfico entre los túneles del Mont Blanc y del Fréjus, así como una mayor seguridad.