

(2003/C 242 E/176)

PREGUNTA ESCRITA E-0737/03
de Erik Meijer (GUE/NGL) a la Comisión

(11 de marzo de 2003)

Asunto: Graves retrasos en la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias para los servicios rápidos transfronterizos

1. ¿Podría confirmar la Comisión que, como prolongación de la línea de alta velocidad Madrid — Barcelona, cuya finalización está prevista para 2004, se está trabajando en la apertura para 2006 de una nueva línea ferroviaria transfronteriza a través del túnel Pertuis, entre Figueras (E) y Perpiñán (F), pero que todavía no se ha iniciado la construcción del tramo que falta entre Perpiñán y Rédessan, al sudeste de Nîmes, que, desde 2001 es la terminal de la línea francesa LGV LN5 Méditerranée? ¿Podría asimismo confirmar que probablemente la pequeña prolongación de la LGV LN5 mediante un arco meridional de Nîmes a Montpellier, que debería descongestionar la línea clásica de la costa, seriamente saturada, no estará lista hasta el año 2008?
2. ¿Podría esta situación prolongarse indefinidamente, como ocurre con la conexión que falta desde 1995 en territorio británico entre el túnel del Canal de la Mancha y Londres, por la que, hasta ahora, España no puede tener conexión con una red europea? ¿Se debe esto a una lucha interna desatada en Francia entre la prioridad financiera de las conexiones prolongadas a Burdeos o las conexiones a Perpiñán? ¿En qué medida el interés público desempeña un papel en esta situación tras las tormentas e inundaciones producidas en el otoño de 2002, vistas las críticas que recibió el modo de construcción de nuevos terraplenes y obras de ingeniería que impiden que el agua sobrante fluya al mar?
3. ¿Hasta qué punto se trata de que la construcción de nuevas líneas de larga distancia beneficie a otros usuarios distintos de los del transporte ferroviario de red mallada, en el que se están recortando gastos? ¿Intenta la Comisión separar la financiación de las líneas de alta velocidad de la de las líneas convencionales, de forma que no pueda existir ningún riesgo de que una red de alta velocidad vaya en detrimento de las instalaciones destinadas a la gran mayoría de los pasajeros de tren?
4. ¿De qué manera trata la Comisión de garantizar que la construcción de nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad no atravesase las mismas dificultades que experimentaron las primeras líneas ferroviarias convencionales del siglo XIX, cuando los intereses y conflictos internos dificultaron la construcción de redes transfronterizas coherentes?

Respuesta de la Sra. de Palacio en nombre de la Comisión

(23 de abril de 2003)

La Comisión puede confirmar que son de prever retrasos en la puesta en servicio del tramo del TGV Sud desde Montpellier hasta la frontera española si bien tales retrasos son compatibles con lo establecido en el programa de la Red Transeuropea de Transportes (RTE), que fija la terminación de los proyectos de interés común en 2010. La reciente auditoría de las grandes infraestructuras de transporte, realizada a instancias del ministro francés de transportes, hace constar, sin embargo, la urgencia de completar el eje dentro de plazos razonables.

La auditoría confirma igualmente la prioridad otorgada a la realización del tramo mediterráneo del TGV Sud, que goza de un importante apoyo financiero comunitario, especialmente para la sección internacional. En cuanto a los datos técnicos que aporta Su Señoría, la Comisión no tiene conocimiento de que se hayan formulado críticas a las decisiones de construcción que se han seguido para las obras de esta línea.

La Comisión presta gran interés al desarrollo en general de la red ferroviaria. En este sentido, es considerable la ayuda financiera comunitaria que se destina mediante los diferentes instrumentos disponibles (FEDER, Fondos de cohesión) o a través del presupuesto para RTE, no sólo para la realización de nuevas líneas, sino para la mejora de la red convencional y la solución de la congestión de los principales nudos ferroviarios de la red. La iniciativa comunitaria Interreg IIIB (en particular sus programas para el Sudoeste europeo y el Mediterráneo occidental) puede igualmente cofinanciar la cooperación transnacional con vistas a la ordenación del territorio, incluyendo el transporte ferroviario. Estos medios de cofinanciación contribuyen a mejorar el funcionamiento de la red en su conjunto, tanto en beneficio de los viajeros como del transporte de mercancías.

El título XV del Tratado CE, y en concreto sus artículos 154 y 155, definen el campo de actuación de la Comunidad en el establecimiento y desarrollo de infraestructuras de la red transeuropea y se aplican conforme a la Decisión nº 1692/96/CE ⁽¹⁾ en la que se establecían orientaciones comunitarias para la red, sus características, alcance y líneas maestras de actuación. Con el objeto de impulsar la puesta en práctica de tales redes, la Comisión ha propuesto asimismo aumentar el tipo máximo de cofinanciación comunitaria para obras al 20 % del coste total (en lugar del 10 % previsto en el actual Reglamento Financiero) para proyectos ferroviarios transfronterizos que atraviesen barreras naturales ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, DO L 228 de 9.9.1996).

⁽²⁾ COM(2003) 38 final.

(2003/C 242 E/177)

PREGUNTA ESCRITA E-0741/03

de Roberta Angelilli (UEN) a la Comisión

(11 de marzo de 2003)

Asunto: Falsificación de las conservas italianas de tomate

En el mes de febrero de 2003, una investigación efectuada por la Coldiretti, la mayor organización europea de empresarios agrícolas, revelaba que en Italia, en el año 2002, se habrían importado de China 82 000 toneladas de las 396 000 toneladas de producción total de conservas de tomate. Si estos datos son exactos, significaría que una parte de las conservas italianas contiene concentrado de tomate procedente de China. Así pues, es evidente que existen algunas industrias de transformación que introducen en el mercado italiano conservas en las que se utiliza el producto italiano mezclado con el producto chino, sin especificarlo claramente en la etiqueta. En consecuencia, nos encontraríamos ante un caso de falsificación alimentaria, ya que las etiquetas de dichos productos no contienen indicación alguna relativa al origen del producto, sino que tan sólo se indica el lugar de transformación y elaboración de dicho producto, explotando la imagen de las tradicionales zonas italianas de cultivo. Todo esto genera una enorme confusión al consumidor-comprador italiano, quien queda absolutamente desprotegido al comprar el producto y recibe una información inadecuada sobre el verdadero origen del producto.

A consecuencia de lo anterior, las industrias de transformación italianas que utilizan exclusivamente productos de origen italiano y que están sujetas igualmente a aranceles aduaneros, sufren una enorme pérdida de beneficios, siendo Italia el segundo productor mundial después de los Estados Unidos, lo que conlleva, en la práctica, disparidad en la competencia.

1. ¿Puede indicar la Comisión si dicha situación es contraria a los artículos 30 y 153, relativos a la protección del consumidor, y a los artículos 85 y 86, relativos a la competencia, del TCE?
2. ¿Contraviene dicha situación la Directiva 2000/13/CE ⁽¹⁾ relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de etiquetado, presentación y publicidad de los productos alimenticios, en particular los considerandos 6 y 8 y los artículos 2, 3, 5 y 7 de la misma?
3. ¿No infringe, asimismo, el Reglamento (CE) nº 178/2002 ⁽²⁾ por el que se establecen los principios y los requisitos generales de la legislación alimentaria, concretamente los considerandos 1, 2, 8, 10 y 22 y el apartado 1 de los artículos 1, 2, 5 y 7 respectivamente, así como también los artículos 8, 11, 16, 17 y 18 de dicho Reglamento?
4. ¿Qué medidas piensa adoptar la Comisión para poner fin a las actuales y continuas infracciones normativas?

⁽¹⁾ DO L 109 de 6.5.2000, p. 29.

⁽²⁾ DO L 31 de 1.2.2002, p. 1.