

**Risposta data dalla sig.ra de Palacio a nome della Commissione**

(3 settembre 2001)

La Commissione ha riconosciuto l'importanza di sviluppare una rete europea di percorsi ciclabili su lunga distanza e infatti ha cofinanziato in passato lo sviluppo di EuroVelo, una rete di percorsi ciclabili su lunga distanza. I singoli collegamenti in questa rete continuano ad essere finanziati da programmi della Commissione come Interreg — ad esempio gli itinerari ciclabili del Mare del Nord.

La Commissione riconosce il contributo che la bicicletta può apportare per ridurre la congestione, l'inquinamento e le emissioni di CO<sub>2</sub> e i nessi tra questi problemi e questioni ambientali e sanitarie più ampie. La rete EuroVelo, oltre a promuovere l'andare in bicicletta nel tempo libero e nelle vacanze, contribuisce indubbiamente anche a questa finalità in quanto i suoi itinerari attraversano città.

Inoltre, con l'iniziativa di comparare le politiche nazionali in materia di bicicletta (National Cycling Policy Benchmark Initiative) che la Commissione sta cofinanziando con 4 autorità nazionali (Paesi Bassi, Finlandia, Regno Unito e Repubblica Ceca), la Commissione aiuta le autorità nazionali a scambiarsi le proprie esperienze in materia di piani nazionali sull'uso della bicicletta. Con il servizio di informazione europeo sul trasporto locale (European Local Transport Information Service — ([www.eltis.org](http://www.eltis.org))) la Commissione sta costituendo una base di dati sulla buona prassi nel trasporto locale e regionale che comprende già più di 100 esempi di buona prassi nell'uso della bicicletta.

Le biciclette sono usate per percorsi brevi e la rete di trasporto transeuropea (TEN-T) è una rete multimodale principalmente per il trasporto internazionale di passeggeri e di merci. In virtù del principio di sussidiarietà, non esistono piani per l'inserimento di piste ciclabili nella rete TEN-T.

La possibilità di trasportare le biciclette sui treni è di competenza dei singoli operatori ferroviari e delle autorità nazionali. Nei casi in cui questo servizio non è ritenuto redditizio dagli operatori ferroviari, le autorità competenti negli Stati membri possono, ai sensi del regolamento (CEE) n. 1191/69 del Consiglio, del 26 giugno 1969, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile<sup>(1)</sup> (modificato dal regolamento (CEE) n. 1893/91 del 20 giugno 1991 del Consiglio<sup>(2)</sup>) includere l'obbligo di trasportare biciclette nei contratti con gli operatori ferroviari, sopperendo ai costi supplementari. Spetta alle autorità in questione decidere se avvalersi o meno di questa facoltà.

<sup>(1)</sup> GU L 156 del 28.6.1969.

<sup>(2)</sup> GU L 169 del 29.6.1991.

(2002/C 40 E/122)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-1852/01****di Rosa Miguélez Ramos (PSE) alla Commissione**

(26 giugno 2001)

**Oggetto:** Negoziati sulla pesca per l'adesione della Lituania

La Commissione e il governo della Lituania hanno chiuso il negoziato sul capitolo pesca in vista dell'adesione di questo paese all'Unione europea. Il ministro lituano ha espresso soddisfazione per il fatto che il suo paese potrà esportare i propri prodotti della pesca senza alcuna restrizione tariffaria.

Nel quadro delle strette relazioni che dopo l'allargamento vi saranno nel settore della pesca fra la Lituania e gli odierni Stati membri dell'UE, potrà l'attuale flotta comunitaria operare nei fondali di pesca lituani?

Sta esaminando la Commissione la possibilità che alla flotta comunitaria sia consentito di operare nei fondali di pesca dei paesi che entreranno nell'Unione, e viceversa?

**Risposta del sig. Verheugen a nome della Commissione**

(31 luglio 2001)

La conferenza sull'adesione della Lituania all'Unione ha deciso, nella riunione dell'11-12 giugno 2001, di chiudere temporaneamente il capitolo negoziale sulla pesca.

Va ricordato, tuttavia, che i negoziati su questo capitolo non hanno trattato questioni commerciali. Nel quadro della preadesione, la Commissione e la Lituania hanno già concluso le discussioni di natura tecnica, elaborando un calendario che prevede la completa liberalizzazione.

La Lituania accetta completamente l'acquis della politica comune della pesca, inclusi i principi di competenza comunitaria esclusiva, parità di accesso alle acque e stabilità relativa.

Al momento dell'adesione, quindi, i pescatori della Lituania e degli altri Stati membri per i quali sono stati fissati contingenti nel Mar Baltico potranno pescare nelle acque della Comunità ampliata senza limitazioni, tranne quella relativa all'accesso entro le 12 miglia marine dalle linee di base.

Verso la fine dei negoziati per l'adesione della Lituania, la stabilità relativa che si applicherà alla Lituania in quanto Stato membro verrà fissata sulla base di un periodo di riferimento, corrispondente alle attività recenti e rappresentative della Lituania nelle acque comunitarie, in quelle di paesi terzi e nelle acque regolamentate dalle organizzazioni regionali della pesca.

(2002/C 40 E/123)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-1853/01**

**di Pere Esteve (ELDR) alla Commissione**

(26 giugno 2001)

*Oggetto:* Trasporto marittimo di merci pericolose

Il 12 dicembre 2000 la petroliera Erika si spezzò di fronte alle coste bretoni inquinando oltre 450 chilometri di coste francesi. Purtroppo gli incidenti nell'ambito del trasporto marittimo di merci pericolose e tossiche sono all'ordine del giorno in tutti i mari e gli oceani.

Nel mar Mediterraneo il trasporto via mare di merci tossiche, ad esempio idrocarburi, è pratica abituale.

Le isole Baleari costituiscono un territorio il cui PIL dipende per oltre l'80% dal turismo. Se nei pressi delle loro coste dovesse verificarsi un disastro analogo a quello della petroliera Erika, oltre agli irreparabili danni ambientali si avrebbe un crollo dell'economia di queste isole, che rappresentano una delle principali mete turistiche europee.

Di quali informazioni dispone la Commissione sul trasporto di merci tossiche o pericolose nel mar Mediterraneo? Quali misure ha in progetto di adottare riguardo a questo tipo di trasporti, tenendo conto dell'elevato rischio che essi comportano e dell'importanza economica che un ambiente in eccellenti condizioni ha per le popolazioni che vivono sulle sponde di questo mare?

**Risposta data dalla sig.ra de Palacio a nome della Commissione**

(18 settembre 2001)

La Commissione concorda con l'onorevole parlamentare circa l'importanza della sicurezza del trasporto marittimo, ed in particolare del trasporto di merci pericolose e tossiche quali idrocarburi e prodotti chimici, ai fini della tutela dell'ambiente marino e delle zone costiere. A tal fine, nel 2000, la Commissione ha proposto due pacchetti di misure. Il pacchetto «Erika 1»<sup>(1)</sup> prevede il rafforzamento delle disposizioni della direttiva 95/21/CE sul controllo dello Stato di approdo, una revisione della direttiva 94/57/CEE del Consiglio, finalizzata a potenziare le norme comuni applicabili alle società di classificazione e a potenziare