

In base alle informazioni disponibili non è possibile dimostrare che la costruzione del campo di golf possa avere un effetto significativo sul sito Natura 2000.

Le disposizioni dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE⁽³⁾ del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche, si applicano solo nel caso in cui il progetto abbia un effetto significativo su un sito Natura 2000.

Per quanto riguarda la richiesta di finanziamenti comunitari attraverso il Fondo europeo di sviluppo regionale, la Commissione informa l'onorevole parlamentare che non è in possesso di informazioni sui singoli progetti selezionati dagli Stati membri.

In conclusione, la Commissione non ha informazioni su questo progetto. Poiché non è stato possibile identificare l'ubicazione esatta prevista per questa struttura ricreativa, la Commissione chiederà maggiori informazioni alle autorità spagnole, specialmente in relazione agli effetti che il progetto potrebbe avere sul sito Natura 2000 e ai possibili finanziamenti comunitari.

(¹) GU L 175 del 5.7.1985.

(²) GU L 73 del 14.3.1997.

(³) GU L 206 del 22.7.1992.

(2003/C 268 E/044)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-3545/02
di Michel-Ange Scarbonchi (GUE/NGL) alla Commissione

(11 dicembre 2002)

Oggetto: Costituzione di un corpo di guardacoste europeo

Dopo il naufragio dell'Erika, la marea nera provocata dall'affondamento della petroliera Prestige al largo delle coste della Galizia (Spagna), il 19 novembre 2002, dimostra l'insufficienza cronica dei controlli e della sorveglianza delle navi in mare.

Di fronte a queste catastrofi ecologiche, la Commissione deve reagire con la massima rapidità. La decisione presa al Vertice franco-spagnolo di Malaga di limitare, conformemente all'articolo 56 della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, l'accesso delle petroliere più pericolose alla zona economica esclusiva (ZEE), a meno di 200 miglia marine (360 km) dalla costa, dà adito a speranze.

Tuttavia, il dramma che ogni marea nera rappresenta per le popolazioni interessate e le comunità locali e le sue conseguenze per l'ambiente e le attività economiche legate al mare e al turismo impongono la definizione, su scala europea, di nuove norme in materia di trasporto per le merci a rischio nonché nuove misure in materia di controlli.

Il principio di precauzione implica quindi una riflessione sulla definizione di un'autentica politica europea dei mari. La costituzione di un corpo di guardacoste europeo consentirebbe di monitorare in modo più efficace il rispetto della legislazione marittima.

Molti sono gli argomenti che militano a favore della creazione di una nuova entità amministrativa, che potrebbe essere soggetta al controllo del Parlamento europeo e operare sotto la responsabilità delle autorità marittime dei paesi dell'Unione. In vista del prossimo allargamento dell'Unione europea verrebbe così inviato un messaggio forte a favore dell'Europa del mare. Cosa pensa la Commissione di tale iniziativa?

E' la Commissione disposta ad avanzare proposte che servano da base comune per un piano di lotta europea a favore della sicurezza marittima e pongano l'accento su un controllo più rigoroso delle navi in circolazione?

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

(4 febbraio 2003)

La Commissione ha presentato il 3 dicembre 2002, una comunicazione sul rafforzamento della sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Prestige⁽¹⁾. Il Consiglio ha adottato il 6-9 dicembre 2002, delle conclusioni che sostengono le iniziative della Commissione per evitare il ripetersi di queste catastrofi e lottare contro le loro conseguenze.

La sicurezza marittima era iscritta all'ordine del giorno del Consiglio europeo di Copenaghen che nelle sue conclusioni ha sottolineato la determinazione dell'Unione ad adottare tutte le misure necessarie per evitare il ripetersi di tali catastrofi; si è felicitato delle rapide reazioni del Consiglio e della Commissione e ha espresso il suo compiacimento per l'azione avviata dalla Commissione per far fronte alle conseguenze economiche, sociali e ambientali del naufragio della Prestige e la sua intenzione di esaminare la necessità di nuove misure specifiche. In tale contesto saranno anche esaminate le questioni in materia di responsabilità e le sanzioni corrispondenti.

La Commissione è consapevole del fatto che le procedure attuate dalle autorità marittime degli Stati membri presentano alcune debolezze. Circa il controllo da parte dello Stato di approdo⁽²⁾, la Commissione ha ricordato agli Stati membri i loro imperativi al riguardo, esortandoli fermamente ad assumere un numero sufficiente di ispettori per controllare almeno il 25 % delle navi conformemente a quanto prescritto dalle disposizioni europee in vigore.

A questo proposito la Commissione ha già avuto occasione di esprimere le sue perplessità circa l'esigua percentuale di controlli effettuati in alcuni Stati membri o alcuni porti. Essa ha adito la Corte di giustizia nei confronti della Francia e della Spagna che non rispettano la soglia del 25 %.

Secondo la Commissione, alla luce dei recenti avvenimenti è giusto chiedersi se non sia opportuno creare un corpo europeo di guardacoste per lottare efficacemente contro i rischi di inquinamento e tutelare la sicurezza marittima.

L'Agenzia europea per la sicurezza marittima istituita dal regolamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002⁽³⁾ e che sarà operativa nei prossimi mesi avrà innanzi tutto il compito di coordinare tecnicamente l'applicazione della legislazione comunitaria. Le sue missioni aumenteranno progressivamente.

Questo organismo dovrà svolgere un ruolo di primo piano nel rafforzamento della cooperazione tra le autorità «guardacoste» degli Stati membri nel settore della sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento. La questione dell'eventuale creazione di un corpo di «guardacoste» europeo dovrà essere studiata alla luce dell'esperienza acquisita dall'agenzia e valutata dalle varie parti interessate.

⁽¹⁾ COM(2002) 681 final.

⁽²⁾ Direttiva 95/21/CE del Consiglio, del 19 giugno 1995, relativa all'attuazione di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita e di lavoro a bordo, per le navi che approdano nei porti comunitari e che navigano nelle acque sotto la giurisdizione degli Stati Membri (controllo dello Stato di approdo), GU L 157 del 7.7.1995.

⁽³⁾ GU L 208 del 5.8.2002.

(2003/C 268 E/045)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-3617/02

di Erik Meijer (GUE/NGL) alla Commissione

(16 dicembre 2002)

Oggetto: La promozione su scala europea di alternative alla cattiva integrazione dei gruppi di popolazione e la nascita di mondi di vita separati

1. Sa la Commissione che negli ultimi decenni, a seguito della decolonizzazione e della necessità di manodopera, si è registrato un notevole afflusso di persone provenienti da paesi extra europei in particolare nelle aree urbane degli Stati membri Germania, Francia, Regno Unito, Paesi Bassi e Belgio, che i nuovi arrivati sono cresciuti con una lingua, una cultura o una religione diverse da quelle correnti fino ad allora nel loro nuovo ambiente di vita e di lavoro e che l'integrazione di tali persone per molto tempo è stata scarsamente presa in considerazione per il fatto che le autorità, le imprese, gli istituti scolastici e i locatori di appartamenti ritenevano che la loro presenza sarebbe stata solo temporanea?

2. Sa altresì la Commissione che a corollario di quanto descritto al punto 1 sono nate scuole e quartieri popolati da un percentuale molto elevata di immigrati, mentre ci sono scuole e quartieri in cui tale percentuale è pressoché nulla, che la prima generazione di nuovi arrivati ha un'insufficiente conoscenza della lingua parlata nel luogo di accoglienza e delle norme sociali ivi vigenti, che i figli degli immigrati nati