

disposizioni del regolamento relative ai periodi di guida e di riposo, la cui durata è documentata da un tachigrafo collocato all'interno del veicolo; tale dispositivo può essere ispezionato dalle autorità preposte ai controlli sia lungo la strada che presso le aziende.

(<sup>1</sup>) GU C 51 del 26.2.2002.

(2003/C 242 E/121)

**INTERROGAZIONE SCRITTA P-0323/03**  
**di Salvador Jové Peres (GUE/NGL) alla Commissione**

(4 febbraio 2003)

**Oggetto:** Impatto ambientale del progetto di irrigazione Segarra – Garrigues

Quali criteri sono stati adottati per determinare le zone di esclusione definite per il progetto di irrigazione Segarra – Garrigues? La zona di esclusione definita è l'unico habitat per la fauna steppica considerata? Non si potrebbe distribuire la zona di esclusione in modo meno concentrato e più equilibrato?

Ha la Commissione la certezza che, nel determinare dette zone, siano stati utilizzati esclusivamente criteri scientifici e, in particolare, ecologici? Ha la Commissione la certezza che dette zone non siano state determinate in funzione di criteri politici?

**Risposta data dalla sig.ra Wallström a nome della Commissione**

(3 marzo 2003)

La determinazione delle zone di esclusione per il progetto di irrigazione Segarra-Garrigues è di esclusiva competenza delle autorità spagnole. Tuttavia, dal momento che il progetto potrebbe incidere sulla conservazione di varie specie d'uccelli compresi nell'allegato I della direttiva 79/409/CEE (<sup>1</sup>), la Commissione provvederà affinché nella fattispecie siano rispettate le disposizioni di tale direttiva e della direttiva 92/43/CEE (<sup>2</sup>).

(<sup>1</sup>) Direttiva 79/409/CEE del Consiglio, del 2 aprile 1979, concernente la conservazione degli uccelli selvatici (GU L 103 del 25.4.1979).

(<sup>2</sup>) Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (GU L 206 del 22.7.1992).

(2003/C 242 E/122)

**INTERROGAZIONE SCRITTA P-0342/03**  
**di Laura González Álvarez (GUE/NGL) alla Commissione**

(5 febbraio 2003)

**Oggetto:** Procedura di aggiudicazione di offerte pubbliche finanziate dall'ISPA

Corrisponde al vero l'affermazione in base alla quale la procedura di valutazione per l'aggiudicazione finale delle offerte pubbliche cofinanziate dall'ISPA e dalla BERS è stabilita da quest'ultima istituzione, nonostante la BERS finanzia solo una parte minoritaria dal progetto?

Come può garantire la Commissione un'adeguata supervisione dell'aggiudicazione dei progetti nei paesi candidati (particolarmente in Polonia e in Romania, dove si è verificato questo tipo di situazioni), in cui le procedure BERS si considerano meno restrittive e trasparenti rispetto a quelle applicate dall'ISPA ad altri progetti da essa finanziati?

Perché la Commissione non applica le sue procedure di selezione e valutazione, che sono altresì sottoposte al controllo di altre istituzioni comunitarie, e preferisce adottare le procedure di istituzioni terze?

**Risposta data dal sig. Barnier a nome della Commissione**

(4 marzo 2003)

Il «regolamento ISPA»<sup>(1)</sup> autorizza il ricorso alle procedure degli appalti pubblici tradizionalmente applicabili ai casi che prevedono l'assistenza finanziaria della Comunità.

I fondi messi a disposizione dalla Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS) contribuiscono spesso al finanziamento di importanti progetti ISPA nel settore dell'ambiente nei paesi interessati, Romania e Polonia incluse. Il ricorso alla procedura di aggiudicazione della BERS riguarda esclusivamente le quote finanziate tramite prestiti della BERS. Siffatte regole non sono applicate a quella parte del progetto che è finanziato nel quadro dell'ISPA.

La politica e le regole applicate dalla BERS in materia di appalti si fondano su criteri riconosciuti a livello internazionale e su principi simili a quelli applicabili alle disposizioni comunitarie, segnatamente non discriminazione, equità e trasparenza. Sono pertanto conformi all'Accordo generale sui dazi doganali e sul commercio (GATT) in materia di appalti pubblici.

Per ragioni tecniche, la BERS non è in grado di applicare le regole comunitarie in materia di appalti agli aiuti esterni che sono, comunque, relativamente poco sperimentate per gare relative ad appalti di vasta portata.

La BERS è una fonte basilare di cofinanziamento senza la quale non sarebbe stato possibile portare a termine molti progetti di vasta portata, specialmente nel settore dell'ambiente, in numerosi paesi dell'Europa centro-orientale. Questo spiega perché il regolamento ISPA è stato modificato per definire il fondamento giuridico che autorizza l'applicazione delle regole BERS in materia di appalti (o quelle di altre fonti di finanziamento internazionali che cofinanziano le misure ISPA).

---

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 2382/2001 del Consiglio, del 4 dicembre 2001, recante modificazione del regolamento (CE) n. 1267/1999 che istituisce uno strumento per le politiche strutturali di preadesione, GU L 323 del 7.12.2001.

(2003/C 242 E/123)

**INTERROGAZIONE SCRITTA E-0355/03**  
**di Konstantinos Hatzidakis (PPE-DE) alla Commissione**

(12 febbraio 2003)

**Oggetto:** Denuncia concernente autotrasportatori ellenici

Secondo una denuncia della Federazione ellenica trasporti su strada internazionali, alcuni autotrasportatori greci si attivano in un paese estero di loro scelta allo scopo di ottenerne la licenza all'esercizio della professione di autotrasportatore nonché l'approvazione della classificazione dei loro automezzi.

In particolare, essi prendono in locazione spazi adibiti a ufficio e a centrale operativa, esibiscono la documentazione richiesta e adempiono a ogni ulteriore requisito previsto dal paese in questione allo scopo di ottenere le carte di circolazione, le targhe e le autorizzazioni comunitarie di quinto livello per i loro automezzi. Ultimata tale procedura, essi abbandonano il paese in questione per fare rientro in Grecia, che costituisce il loro vero Stato di stabilimento. Con autocarri che non risultano immatricolati in Grecia, tali autotrasportatori effettuano al contempo, nell'illegalità, trasporti su gomma nazionali e internazionali. Inoltre, pare che essi non versino imposte sui redditi, imposte di circolazione e altri tributi in nessun paese, non è possibile sottoporli a controllo contabile né ad altri accertamenti visto che non esiste documentazione nella sede della loro attività, e non è possibile neppure accertare che abbiano eseguito o meno le revisioni periodiche degli automezzi.

Dispone la Commissione di elementi atti a suffragare tale denuncia? Quali azioni intende intraprendere per accertare il reale stato di cose e per combattere il fenomeno, ove questo venisse confermato?