

(2003/C 242 E/176)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-0737/03**di Erik Meijer (GUE/NGL) alla Commissione**

(11 marzo 2003)

Oggetto: Serio ritardo nella costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie per servizi veloci transfrontalieri

1. Può la Commissione confermare che, sulla scia della linea ad alta velocità spagnola Madrid-Barcellona, da completarsi nel 2004, si sta lavorando all'apertura nel 2006 di un nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero attraverso il tunnel di Pertuis fra Figueres (Spagna) e Perpignan (Francia), ma che non è ancora avvenuta la posa dell'anello mancante fra Perpignan e Rédessan a sud-est di Nîmes, che dal 2001 è il termine occidentale dell'LGV LN5 Méditerranée francese, mentre un breve prolungamento dell'LGV LN5, attraverso un arco a sud intorno a Nîmes fino a Montpellier, che dovrebbe alleggerire l'enorme pressione sulla linea costiera classica già sovraccarica, probabilmente non verrà consegnato per il 2008?
2. Può a lungo termine crearsi una situazione simile a quella del collegamento che manca dal 1995 sul territorio britannico fra la Manica e Londra, per cui la Spagna per il momento non può essere collegata a una rete europea? Il motivo del tutto è forse un contrasto interno in Francia fra la priorità finanziaria attribuita ai collegamenti prolungati fino a Bordeaux e quella attribuita a Perpignan? In che misura in questo contesto l'interesse pubblico svolge un ruolo, dopo le tempeste e le inondazioni dell'autunno del 2002, considerata la critica sul modo di realizzazione dei nuovi argini ferroviari e delle opere artificiali che impediscono il deflusso al mare dell'acqua in eccesso?
3. Non si tratta forse piuttosto del fatto che la realizzazione di nuove linee su lunghe distanze va a vantaggio di altri utenti diversi dagli utenti della rete ferroviaria capillare regionale, su cui vengono effettuati risparmi sostanziali? Sta la Commissione cercando di separare il finanziamento delle linee ad alta velocità da quello delle ferrovie convenzionali, in modo che non vi sia motivo di temere che una rete ad alta velocità vada a spese dei servizi e delle infrastrutture della grande maggioranza dei passeggeri ferroviari?
4. In che modo la Commissione cerca di far sì che per la creazione di nuove linee ferroviarie ad alta velocità non si ripetano le difficoltà incontrate all'atto della realizzazione delle prime linee ferroviarie convenzionali nel XIX secolo, quando gli interessi nazionali e i conflitti ostacolavano la realizzazione di reti transfrontaliere collegate fra di loro?

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

(23 aprile 2003)

La Commissione conferma di essere a conoscenza dei ritardi previsti nella messa in esercizio della tratta del TGV Sud tra Montpellier e la frontiera spagnola. Tuttavia, questi ritardi sono compatibili con quanto stabilito nel programma per la rete transeuropea dei trasporti (TEN), in base al quale i progetti di interesse comune devono essere completati entro il 2010. Il recente audit delle grandi infrastrutture di trasporto realizzato su richiesta del ministro dei Trasporti francese ha sottolineato l'urgenza di portare a termine l'intero asse in tempi ragionevoli.

L'audit ha inoltre confermato la priorità assegnata alla realizzazione del ramo mediterraneo della linea TGV Sud, che in questo contesto beneficia di un significativo sostegno finanziario comunitario, in particolare per la sezione internazionale. Quanto ai dettagli tecnici forniti dall'onorevole parlamentare, la Commissione non è a conoscenza di critiche formulate sulle scelte in materia di costruzione delle opere su questa linea.

La Commissione nutre notevole interesse per ogni tipo di sviluppo della rete ferroviaria. In questo contesto, i diversi strumenti finanziari disponibili (FESR, Fondo di coesione) e il bilancio TEN prevedono un sostegno finanziario comunitario significativo, non solo per realizzare nuove linee ma anche per migliorare la rete convenzionale e ovviare alle strozzature presenti nei principali nodi ferroviari della rete. Anche con l'iniziativa comunitaria Interreg IIIB (in particolare i programmi per il sud-ovest europeo e il Mediterraneo occidentale) è possibile cofinanziare la cooperazione transnazionale in materia di gestione del territorio, incluso il settore del trasporto ferroviario. Questi finanziamenti contribuiscono a migliorare globalmente il funzionamento della rete, a beneficio di tutti i viaggiatori e del trasporto merci.

Il titolo XV del trattato CE, e in particolare gli articoli 154 e 155, definiscono il campo di azione della Comunità per la costituzione e lo sviluppo di reti transeuropee nel settore delle infrastrutture dei trasporti e la loro applicazione è sancita dalla decisione n. 1692/96/CE⁽¹⁾ che stabilisce orientamenti comunitari per la rete transeuropea di trasporto, le sue caratteristiche, l'ampiezza e le linee generali di azione. Per favorire la realizzazione di queste reti, la Commissione ha anche proposto di aumentare il tasso massimo di cofinanziamento comunitario per i lavori portandolo al 20% dei costi totali (invece del 10% previsto dall'attuale regolamento finanziario) per i progetti ferroviari transfrontalieri che attraversano barriere naturali⁽²⁾.

⁽¹⁾ Decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, GU L 228 del 9.9.1996).

⁽²⁾ COM(2003) 38 def.

(2003/C 242 E/177)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-0741/03

di Roberta Angelilli (UEN) alla Commissione

(11 marzo 2003)

Oggetto: Contraffazione delle conserve di pomodoro italiane

Nel mese di febbraio 2003, in seguito ad un'indagine effettuata dalla Coldiretti, la più grande organizzazione europea di imprenditori agricoli, è emerso che in Italia nel 2002, su una produzione totale di 396 000 tonnellate di conserve di pomodoro, ben 82 000 tonnellate risulterebbero importate dalla Cina. Se tali dati sono esatti, ciò vorrebbe dire che una parte delle conserve italiane contiene concentrato di pomodoro che proviene dalla Cina. Evidentemente, quindi, esistono alcune industrie di trasformazione che immettono sul mercato italiano conserve dove si utilizza il prodotto italiano mescolato a quello cinese, senza specificarlo chiaramente sull'etichetta. In questo caso si tratterebbe di un episodio di contraffazione alimentare poiché sulle etichette di tali prodotti risulta del tutto assente l'indicazione di provenienza del prodotto, ma viene indicato solo il luogo di trasformazione e confezionamento del prodotto stesso sfruttando l'immagine delle tradizionali zone italiane di coltivazione. Tutto ciò crea un'enorme confusione al consumatore-acquirente italiano, che non viene in alcun modo tutelato al momento dell'acquisto né risulta adeguatamente informato sull'effettiva provenienza del prodotto.

Ne consegue che per le industrie di trasformazione italiane, che utilizzano solo prodotti di origine italiana e che sono soggette anche a dazi doganali, vi è un'enorme perdita di profitti, essendo l'Italia il secondo produttore mondiale dopo gli Stati Uniti, e creando quindi disparità nella pratica della concorrenza.

Può la Commissione far sapere:

1. se tale situazione non sia contraria agli articoli 30 e 153 del TCE sulla tutela del consumatore nonché agli articoli 85 e 86 del TCE sulla concorrenza;
2. se tale situazione non sia contraria alla direttiva 2000/13/CE⁽¹⁾, in particolare ai considerando 6 e 8 e agli articoli 2, 3, 5 e 7, sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari;
3. se tale situazione non sia contraria al regolamento (CE) n.178/2002⁽²⁾, in particolare ai considerando 1, 2, 8, 10 e 22 e agli articoli 1, paragrafo 1; 5, paragrafo 1; 7, paragrafo 1; 8; 11; 16; 17 e 18, concernenti, tra le altre misure, i principi e i requisiti generali della legislazione alimentare;
4. quali strumenti intende adottare per porre fine alle attuali continue violazioni normative.

⁽¹⁾ GU L 109 del 6.5.2000, pag. 29.

⁽²⁾ GU L 31 del 1.2.2002, pag. 1.