

La Commissione non ha ricevuto alcuna notizia ufficiale circa il caso sollevato dall'onorevole parlamentare, ma se ne interesserà e, se del caso, ricorderà al governo delle Seychelles gli impegni assunti quale firmatario dell'accordo di Cotonou.

(2004/C 33 E/093)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-0942/03
di Salvador Garriga Polledo (PPE-DE) alla Commissione

(26 marzo 2003)

Oggetto: Dibattito politico sul futuro sistema finanziario dell'Unione

Entro la scadenza del 1° gennaio 2006, la Commissione dovrà avviare una revisione generale del sistema di risorse proprie, pur essendosi impegnata, dinanzi al Parlamento, a svolgere tale revisione entro la fine del 2004, in quanto tale revisione dovrà includere la questione della creazione di nuove risorse autonome.

Concordando con la Commissione sul fatto che sarebbe utile intavolare un dibattito politico sulle principali scelte che si presentano per il futuro sistema finanziario dell'Unione, sarebbe auspicabile sapere quali saranno i criteri secondo i quali si dovrebbe procedere ad aprire il suddetto dibattito politico.

La Commissione potrebbe indicare quale crede che sia il modo più adeguato per procedere a intavolare il suddetto dibattito politico e a chi dovrebbe spettare tale iniziativa?

Risposta data dalla sig.ra Schreyer a nome della Commissione

(5 maggio 2003)

Ai sensi dell'articolo 9 della decisione del Consiglio 2000/597/CE, Euratom del 29 settembre 2000⁽¹⁾, la Commissione avvierà, entro il 1° gennaio 2006, un riesame generale del sistema delle risorse proprie. Su richiesta del Parlamento, la Commissione si è impegnata a presentare tale riesame entro la fine del 2004, nella misura del possibile, essa si adopera per farlo anche prima, tenendo presente che la nuova decisione sulle risorse proprie è entrata in vigore soltanto il 1° gennaio 2002.

La Commissione ha recentemente adottato un calendario nonché modalità di organizzazione interna per concludere i lavori preparatori necessari per il quadro finanziario dell'Unione oltre il 2006. A tale riguardo, essa intende presentare una comunicazione al Consiglio nel dicembre 2003, in cui esporrà i grandi orientamenti del quadro finanziario, incluso il sistema delle risorse proprie. La Commissione, in una seconda fase, intende essere pronta a presentare, verso la metà del 2004, proposte legislative in materia.

Anche la Convenzione esamina la questione delle finanze dell'Unione. La Commissione contribuisce attivamente al dibattito in seno alla Convenzione. Nella comunicazione del 4 dicembre 2002⁽²⁾, la Commissione l'ho invitato la conversione ad esaminare il finanziamento dell'azione dell'Unione e, più di recente, ha presentato proposte relative agli articoli rilevanti ai fini delle finanze dell'Unione.

⁽¹⁾ GU L 253 del 7.10.2000.

⁽²⁾ COM(2002) 728 def: Per l'Unione europea — pace, libertà, solidarietà.

(2004/C 33 E/094)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-0977/03
di Carles-Alfred Gasòliba i Böhm (ELDR) alla Commissione

(27 marzo 2003)

Oggetto: Ritardi nella realizzazione della linea ad alta velocità Figueres — Perpignan

La Commissione europea negli ultimi tempi ha affrontato due aspetti fondamentali come la liberalizzazione del settore ferroviario e il rilancio delle ferrovie come mezzo di trasporto. La direttiva 2001/12/CE⁽¹⁾ si prefigge l'obiettivo di compiere dei progressi nella realizzazione del mercato interno del trasporto ferroviario in tutto il territorio dell'UE.

Nel settembre 2001, la Commissione ha pubblicato il Libro bianco sui trasporti, che pone l'accento sulla necessità di rilanciare l'uso del treno come mezzo di trasporto chiave per ottenere un riequilibrio tra le diverse tipologie di trasporto. Le proposte contenute nel libro bianco costituiscono un pacchetto di cinque misure legislative presentate dalla Commissione europea il 23 gennaio 2002. Queste misure sono destinate a creare in Europa uno spazio ferroviario integrato tanto dal punto di vista tecnico quanto giuridico.

Il governo francese ha appena annunciato che la messa in servizio del tratto internazionale della linea ad alta velocità che unirà la Spagna e la Francia attraverso il tracciato compreso tra Figueres e Perpignan è prevista per il 2007 o 2008 posticipando in questo modo la data prevista inizialmente, che era il 2005, anno in cui il governo spagnolo ha assicurato di essere pronto per tale collegamento.

Non ritiene la Commissione che il ritardo annunciato dal governo francese vada a detrimento del miglioramento della rete di comunicazione ferroviaria sostenuto dalla Commissione nel libro bianco sui trasporti?

La Commissione europea intende adottare misure a fronte della decisione del governo francese, affinché il collegamento si realizzi nei termini previsti sin dall'inizio e conformemente con le proposte della Commissione?

(¹) GU L 75 del 15/3/2001, pag. 1.

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

(2 giugno 2003)

La Commissione non può che deplorare i ritardi nella messa in servizio del tratto internazionale. Essa ha denunciato più volte questa situazione che caratterizza numerosi progetti della rete transeuropea di trasporto, sottolineando che ciò può incidere negativamente sulla competitività dell'Unione (¹). I ritardi sul tratto Perpignan — Figueiras sono tuttavia imputabili essenzialmente alle difficoltà inerenti alla messa in concessione su questa sezione internazionale. La commissione intergovernativa franco-spagnola ha annunciato che i negoziati tra le autorità nazionali interessate e Euroferro, l'offerente preferito, non hanno dato esito, data l'impossibilità di raggiungere un accordo, in special modo sulla condivisione dei rischi tra settore pubblico e privato. Le autorità francesi e spagnole intendono varare rapidamente una procedura di selezione semplificata per interinare la scelta del concessionario entro la fine del 2003.

Anche se l'attuazione di questa partnership pubblico-privato può spiegare alcuni ritardi, la Commissione non può che sostenere la decisione presa dalle autorità francesi e spagnole di prevedere una formula di finanziamento innovativa. Questo sostegno si concretizza in una partecipazione comunitaria al finanziamento della sezione internazionale che rappresenta il massimo autorizzato dall'attuale regolamento finanziario sulle reti transeuropee, ossia il 10 % del costo totale delle opere.

Il 23.4.03 la Commissione ha adottato una comunicazione concernente l'introduzione di metodi innovativi per il finanziamento della TEN — Trasporti, in particolare la promozione delle partnership pubblico-privato.

(¹) Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica del regolamento (CE) n. 2236/95 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee, GU C 75 E del 26.3.2002.

(2004/C 33 E/095)

INTERROGAZIONE SCRITTA E-1155/03

**di Mario Mauro (PPE-DE)
e Giuseppe Gargani (PPE-DE) alla Commissione**

(1° aprile 2003)

Oggetto: Antenne e rispetto dell'ambiente

Lo sviluppo del mercato delle comunicazioni mobili di terza generazione è in ritardo rispetto a quanto inizialmente pianificato, anche in considerazione dei costi connessi alla realizzazione delle infrastrutture e