

intervenções dos referidos DOCUP com vista a contribuir para a reconstrução das zonas afectadas pelo terramoto ocorrido em 1997. As decisões supramencionadas determinaram a concessão de recursos financeiros suplementares no montante de 500 milhões de €, dos quais 325 milhões de € destinados ao DOCUP da Região da Úmbria e 175 milhões de € ao DOCUP da Região de Marcas. Estes recursos provieram, nomeadamente, da contribuição de solidariedade das restantes regiões italianas que aceitaram reduzir a repartição inicial de fundos comunitários à sua disposição. Só na Região da Úmbria, a participação do Fundo Europeu de Orientação e Garantia Agrícola (FEOGA) — secção «Orientação» ascende a 190 milhões de € e a do FEDER a 102 milhões de €. O Fundo Social Europeu (FSE) contribui, na parte correspondente ao montante restante, para acções de formação bem determinadas.

No que se refere ao destino destes fundos, nas duas regiões, as intervenções co-financiadas pelo FEOGA visam a reconstrução do potencial de produção das cadeias agrícolas, das residências principais dos agricultores, das infra-estruturas rurais e a restauração do património arquitectónico das povoações rurais. As intervenções co-financiadas pelo FEDER visam, por um lado, a reconstrução do potencial de produção extra-agrícola e as infra-estruturas relacionadas com o sector das pequenas e médias empresas (PME) e, por outro, a reconstrução e restauração do património arquitectónico público e privado (projectos integrados). Estas intervenções são elegíveis apenas nas zonas afectadas pelo terramoto.

A Comissão é constantemente informada das condições de utilização dos fundos estruturais no âmbito da parceria, nomeadamente através dos comités de acompanhamento em cujas reuniões os seus serviços participam. No caso da Região da Úmbria, o último comité reuniu-se em 9 de Dezembro de 1999 e, nesse âmbito, foi informado de que a região estava em condições de autorizar a globalidade do montante previsto, nos prazos regulamentares.

Dado que as intervenções de reconstrução não estarão concluídas antes do prazo (31 de Dezembro de 2001), os dados sobre o estado de adiantamento dos trabalhos não serão exaustivos nem definitivos. Contudo, de acordo com uma estimativa recente, a região seleccionou e financiou até à data cerca de 3 000 projectos de reconstrução, dos quais cerca de um terço se encontra na fase de realização física. No actual estágio, a Comissão não tenciona instituir uma comissão de inquérito ad hoc, considerando suficientes o acompanhamento e os controlos dessas acções, no quadro estabelecido pelos regulamentos que regem as intervenções dos Fundos Estruturais.

(2000/C 303 E/077)

#### PERGUNTA ESCRITA E-2627/99

apresentada por Francesco Speroni (TDI) à Comissão

(12 de Janeiro de 2000)

*Objecto:* Cintos de segurança dos veículos automóveis

A utilidade dos cintos de segurança dos veículos automóveis é demasiadas vezes esquecida pela não observância da obrigação de os apertar.

Não considera a Comissão necessária a elaboração de normas que obriguem as construtoras a prever dispositivos que impeçam o andamento dos veículos se os cintos não estiverem apertados?

#### Resposta dada pelo Comissário E. Liikanen em nome da Comissão

(24 de Fevereiro de 2000)

As normas técnicas aplicáveis aos cintos de segurança, que os veículos automóveis devem cumprir, constam da Directiva 77/541/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos cintos de segurança e aos sistemas de retenção dos veículos a motor<sup>(1)</sup>, e das sucessivas alterações.

A utilização dos cintos de segurança e, em especial, a obrigatoriedade de os apertar são regidas pela Directiva 91/671/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1991, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao uso obrigatório de cintos de segurança nos veículos de menos de 3,5 toneladas<sup>(2)</sup>. Nos termos desta directiva, os Estados-membros devem velar por que tanto o condutor como os passageiros que ocupam lugares nos veículos em circulação utilizem efectivamente o cinto de segurança.

A Comissão partilha a opinião do Senhor Deputado, no sentido de que a não-utilização do cinto impede o usufruto pleno do acréscimo de segurança rodoviária proporcionado por estes sistemas de retenção. Estudos recentes, efectuados em Estados-membros, demonstram que, mesmo com uma taxa de 85 % de utilização dos cintos de segurança nos lugares da frente, metade das vítimas de acidentes conta-se entre os 15 % de utentes que não apertam o cinto.

Todavia, a solução proposta pelo Senhor Deputado parece, de momento, difícil de pôr em prática. Com efeito, teria de se tratar de um sistema capaz de detectar os lugares ocupados, que não pudesse ser transgredido (por exemplo, apertando o cinto sem o fazer passar à volta do corpo) e ele próprio insusceptível de gerar situações de grave risco de acidente (se, por exemplo, o motor se desligasse automaticamente ao ser o cinto desapertado com o veículo em andamento).

Os fabricantes estão a estudar outras soluções que contribuam para aumentar a taxa de utilização do cinto, em especial mediante a adopção de sistemas de alerta visual e sonora particularmente irritantes, os quais poderão ter grande divulgação a prazo relativamente curto.

Ainda assim, a Comissão é da opinião de que, tal como indica a Directiva 91/671/CEE, os Estados-membros dispõem já dos instrumentos legislativos necessários para assegurar um controlo mais rigoroso do uso do cinto de segurança na totalidade dos respectivos territórios.

(<sup>1</sup>) JO L 220 de 29.8.1977.

(<sup>2</sup>) JO L 373 de 31.12.1991.

(2000/C 303 E/078)

**PERGUNTA ESCRITA E-2637/99**

**apresentada por Alexandros Alavanos (GUE/NGL) à Comissão**

*(12 de Janeiro de 2000)*

*Objecto:* Democratização e mudança de prioridades da Organização Mundial do Comércio

Um movimento cada vez mais vasto (de 85 organizações passou para 1.200) opõe-se às negociações de Seattle, considerando que a estrutura da Organização Mundial do Comércio (OMC) é particularmente antidemocrática, tem repercussões catastróficas no ambiente e viola o direito do trabalho, etc. Esse movimento considera que os Direitos do Homem, os acordos multilaterais sobre o ambiente e o direito do trabalho não devem estar subordinados ao «comércio livre», antes pelo contrário.

A prática até agora seguida pela OMC e as decisões do seu Órgão de Resolução de Litígios (recurso dos Estados Unidos contra o embargo da União Europeia à carne de bovino com hormonas, recurso das companhias petrolíferas da Venezuela contra as organizações de defesa do ambiente, etc.) levam-nos, de facto, a interrogarmo-nos sobre o carácter democrático dessa organização. O mesmo se aplica ao acordo sobre os direitos de propriedade intelectual relacionados com o comércio (TRIPS), a propósito do qual o relatório do corrente ano da ONU sobre o desenvolvimento humano afirma que, após a assinatura do acordo, os meios de produção tradicionais estão sujeitos a rigorosas regulamentações internacionais, com repercussões negativas para os países do Terceiro Mundo e em benefício das multinacionais.

Em Seattle, tenciona a Comissão colocar a tónica nas questões da democratização e da mudança de prioridades da Organização Mundial do Comércio?

**Resposta dada pelo Sr. Lamy em nome da Comissão**

*(16 de Fevereiro de 2000)*

O Senhor Deputado levanta a questão relativamente à oposição manifestada por um conjunto de organizações não governamentais (ONG) à Organização Mundial do Comércio (OMC). A Comissão está bastante consciente das preocupações expressas por uma parte da sociedade civil a respeito do impacto das regras da OMC sobre questões como o ambiente, as normas sociais ou a saúde. É por essa razão que a