

**Resposta dada por Günter Verheugen em nome da Comissão**

(7 de Fevereiro de 2001)

A pergunta feita pelo Sr. Deputado deve ser examinada no contexto da resolução política do problema de Chipre.

A posição da União Europeia sobre este problema foi recentemente confirmada na Cimeira Europeia de Nice de 20 de Dezembro de 2000. Nas suas conclusões, o Conselho Europeu «acolheu favoravelmente e apoia com firmeza os esforços do Secretário-Geral das Nações Unidas no sentido de chegar a um apoio global sobre o problema de Chipre, na observância das resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, e de concluir de forma positiva o processo iniciado em Dezembro de 1999. O Conselho Europeu lança um apelo a todas as partes envolvidas para que contribuam para os esforços envidados nesse sentido».

(2001/C 187 E/065)

**PERGUNTA ESCRITA E-3846/00**

**apresentada por María Sornosa Martínez (PSE) à Comissão**

(7 de Dezembro de 2000)

*Objecto:* Violação da Directiva 97/11/CE na demolição do bairro de Cabanyal-Canyamelar, em Valência

Na sua resposta às perguntas E-2416/00, E-2417/00 e E-2418/00, a Comissão Europeia considerava que as obras de remodelação urbana do bairro de Cabanyal-Canyamelar, em Valência, eram classificadas como obras de «ordenamento urbano» e que, consequentemente, a decisão da necessidade, ou não, de um estudo do seu impacto sobre o património cultural era da exclusiva competência das autoridades espanholas.

Todavia, a Comissão não teve em conta que, nos anexos I e II da Directiva 97/11/CE<sup>(1)</sup> relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente, se incluem construções como «parques de estacionamento» ou «centros comerciais» entre as obras que obrigam à realização de um estudo de impacto. É evidente que o projecto de ampliação da avenida Blasco Ibañez até ao mar prevê a construção das instalações supramencionadas e incluídas nos anexos da referida directiva.

Como a Comissão recordará do exposto nas perguntas apresentadas anteriormente, a concretização do traçado do projecto de extensão da avenida Blasco Ibañez implicaria a demolição de 1 500 edificações do centro histórico que datam do século XIX e que até hoje se encontravam protegidas pelo Governo de Valência «dadas as suas singulares características e relevância cultural». Entre os edifícios a demolir encontra-se, por exemplo, um dos sítios mais emblemáticos do nosso património cultural, a «Lonja de los Pescadores» (mercado do peixe), um dos mais antigos da Europa e o mais antigo de Espanha.

Face ao exposto, não considera a Comissão que o projecto de extensão da avenida Blasco Ibañez e os seus efeitos para os sítios de interesse cultural e histórico do bairro de Cabanyal-Canyamelar representam efectivamente uma violação da Directiva 97/11/CE?

<sup>(1)</sup> JO L 73 de 14.3.1997, p. 5.

**Resposta dada pela Comissária M. Wallström em nome da Comissão**

(28 de Fevereiro de 2001)

Com base na informação fornecida pela Sr<sup>a</sup> Deputada, a Comissão considera que o projecto em questão poderá inserir-se no anexo II da Directiva 85/337/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1985, relativa à avaliação dos efeitos de determinados projectos públicos e privados no ambiente<sup>(1)</sup>, se o pedido de aprovação tiver sido entregue antes de 14 de Março de 1999. Nesse caso, competirá ao Estado-membro determinar a eventual necessidade de uma avaliação do impacto ambiental.

Se o pedido tiver sido entregue depois da data supra, o projecto integra-se no anexo II da Directiva 97/11/CE do Conselho, de 3 de Março de 1997, que altera a Directiva 85/337/CEE<sup>(2)</sup>. Nesse caso, competirá também ao Estado-membro a decisão de eventualmente efectuar uma avaliação do impacto ambiental, aplicando limiares ou critérios ou decidindo com base em cada situação particular — de qualquer modo, porém, aplicando os critérios estabelecidos no anexo III.

<sup>(1)</sup> JO L 175 de 5.7.1985 (Edição Especial Portuguesa: cap. 15, fasc. 6, p. 9).

<sup>(2)</sup> JO L 73 de 14.3.1997.

(2001/C 187 E/066)

**PERGUNTA ESCRITA E-3847/00**  
**apresentada por Riitta Myller (PSE) à Comissão**

(7 de Dezembro de 2000)

*Objecto:* Promoção dos transportes públicos

A promoção dos transportes públicos constitui um factor essencial para a realização de uma política de transportes conforme ao desenvolvimento sustentável. Os transportes públicos reduzem a poluição ambiental e favorecem a igualdade social e, nesse sentido, devem ser considerados um serviço social que deve ser apoiado pelos fundos públicos. A proposta de regulamento da Comissão relativa aos princípios subjacentes aos acordos relativos aos serviços públicos do transporte ferroviário, rodoviário e de navegação interior tem provocado receio relativamente a uma redução das condições de funcionamento dos transportes públicos. A abertura à concorrência do transporte ferroviário enfraqueceria o nível dos serviços prestados, nomeadamente num país de longas distâncias como a Finlândia. De igual modo, a restrição dos fundos públicos a certos grupos restritos de passageiros poderia ameaçar a competitividade dos transportes públicos no âmbito das deslocações em serviço e aumentaria, por conseguinte, o recurso aos veículos particulares. Como tenciona a Comissão garantir que a política de transportes da União Europeia promova os princípios de um desenvolvimento sustentável, a não poluição do ambiente, bem como a igualdade regional e social?

**Resposta dada pela Comissária de Palacio em nome da Comissão**

(9 de Março de 2001)

A Comissão partilha plenamente do ponto de vista de que um maior recurso aos transportes públicos constitui um dos factores essenciais do desenvolvimento sustentável, da protecção do ambiente e da coesão social e regional, conforme preconizado no artigo 161º (ex-artigo 130º-D) do Tratado CE.

A Comissão é igualmente de opinião de que uma abordagem baseada puramente numa abertura do mercado não é adequada neste sector. Esta abordagem envolveria certamente, entre outros problemas, o risco de os operadores reduzirem serviços importantes do ponto de vista social e ambiental.

Porém, a proposta de regulamento da Comissão relativo a serviços de transporte público<sup>(1)</sup> assenta numa abordagem bastante diferente, que se baseia mais no princípio da concorrência controlada do que numa simples abertura do mercado.

A experiência registada nos Estados-membros que introduziram uma concorrência controlada demonstra que esta, quando devidamente gerida, constitui uma forma eficaz de tornar os serviços mais atraentes e mais eficientes. É verdade que alguns dos operadores que não se encontram expostos à concorrência prestam serviços excelentes. Outros, porém, não o fazem — e os custos são geralmente elevados. O encerramento do mercado parece dificultar a mudança nos casos em que esta é mais necessária.

O objectivo fundamental da proposta da Comissão é promover a qualidade e a eficiência dos transportes públicos, tomando como principal ponto de partida a necessidade generalizada de auxílio financeiro público.

Nesta perspectiva, as autoridades públicas dispõem de amplos poderes para estabelecer os níveis de serviço e as normas de qualidade necessários e seleccionar o operador que satisfaça essas normas da forma mais rentável possível. As autoridades são instadas, mediante uma disposição específica do projecto de regulamento, a garantir um apoio contínuo a serviços socialmente necessários em regiões com baixa densidade de população.