

I

(Comunicações)

PARLAMENTO EUROPEU

PERGUNTAS ESCRITAS COM RESPOSTA

(2002/C 229 E/001)

PERGUNTA ESCRITA E-2732/01**apresentada por Monica Frassoni (Verts/ALE) à Comissão***(5 de Outubro de 2001)**Objecto:* Via rápida SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari

A via rápida SS 131 Porto Torres-Sassari-Cagliari, que constitui a principal artéria de ligação entre o Norte e o Sul da Sardenha, caracteriza-se, há bastantes anos, por graves insuficiências e inadequação às necessidades hodiernas, bem como por um elevado nível de perigosidade devido ao facto de as faixas de rodagem serem estreitas e existir um tráfego intenso de veículos de transporte de mercadorias pesadas.

As obras de modernização em curso neste eixo rodoviário⁽¹⁾ são, porém, altamente contestáveis. Com efeito, encontra-se previsto destruir integralmente o pavimento existente (cuja largura é de cerca de 17 metros), o que se afigura inútil, e reconstruí-lo sobre a antiga implantação, com novos nivelamentos, declives pouco acentuados e vias de mais de 34 metros (quatro faixas de rodagem de 3,5 metros, duas faixas de emergência de 3 metros, separadores de 2 metros, duas estradas laterais de serviço para uso local, cada uma com duas faixas de rodagem em ambos os sentidos, o que perfaz mais 12 metros). Por outro lado, ainda que até hoje somente uma parte mínima das obras tenha sido executada, a verdade é que têm determinado grandes incómodos para quem percorre esta importante artéria, com desvios improvisados, mal sinalizados, para estradas estreitas com uma única faixa de rodagem em cada sentido, criando-se, assim, as condições para a ocorrência de acidentes gravíssimos e, inclusivamente, mortais.

Poderá a Comissão averiguar:

1. Se foi executado um estudo de avaliação do impacto ambiental para os lanços em questão?
2. Se dos autos do processo se depreende que tenha sido dada alguma atenção ao impacto devastador gerado pela fase de instalação dos estaleiros, dando origem ao desvio do tráfego intenso para uma única faixa provisória?
3. Se, na concepção do projecto, as entidades responsáveis avaliaram a possibilidade de efectuar uma adequação às normas relativas a auto-estradas procedendo a uma simples duplicação da estrutura existente, sem destruir o pavimento anterior, o que implicou para a colectividade um aumento acentuado dos encargos com infra-estruturas? Foi avaliada a possibilidade de construir a auto-estrada em dois pavimentos distintos, um dos quais seria feito de raiz e o outro realizado a partir das quatro faixas de rodagem existentes?
4. Poderá ainda a Comissão informar se foi concedido um auxílio comunitário para as obras de modernização? Em caso de resposta positiva, será que não pensa ser necessário abrir um inquérito e questionar as razões que levaram a que fosse destruída a infra-estrutura já existente?
5. No que respeita aos lanços que ainda se encontram a ser projectados, sobretudo para além de Oristano/Macomer e nas proximidades do nó de Olbia, poderá a Comissão verificar se o Governo

italiano e a ANAS avaliaram a possibilidade técnica de realizar uma concepção coordenada rodoviar-ferroviária, destinando uma quota-parte do novo pavimento da auto-estrada a uma linha férrea inteiramente nova, exequível com encargos e impacto ambiental praticamente nulos, na medida em que ficariam incluídos nos inerentes à própria auto-estrada (2)?

- (1) Troço à altura de Sardara-Villanovafornu, entre o quilómetro 47 e o quilómetro 58, 50 mil milhões de liras; troço à altura de Mogoro, entre o quilómetro 58 e o quilómetro 65, 58 mil milhões de liras; troço à altura de Uras, entre o quilómetro 65 e o quilómetro 69,5, primeiro e segundo lanços, 39 + 35 mil milhões de liras; lanço Uras-Macommer, 2º sub-lanço, entre o quilómetro 75 e o quilómetro 79, 34 mil milhões de liras.
- (2) Exceptuando unicamente 100 km, entre Cagliari e Oristano, a rede ferroviária da Sardenha (rede FS) tem presentemente velocidades comerciais inferiores a 70 quilómetros por hora!

**Resposta complementar
de Michel Barnier em nome da Comissão**

(26 de Abril de 2002)

A estrada mencionada pelo Sr. Deputado beneficiou de um co-financiamento comunitário ao abrigo do programa operacional (PO) do objectivo nº 1 «Infrastrutture di trasporto stradale» do período de programação 1994/1999.

De acordo com as informações recebidas das autoridades italianas e mais particularmente da autoridade responsável pela execução do referido projecto «Azienda Nazionale Autonoma Strade» (ANAS), o procedimento de avaliação do impacto ambiental foi respeitado e teve efectivamente em conta a fase de construção. No entanto, tendo em conta o tráfego reduzido, as referidas autoridades consideraram que este procedimento não devia abarcar as consequências do desvio da circulação para vias provisórias. Por outro lado, foi possível reutilizar certas partes da antiga estrada, o que permitiu a duplicação das infra-estruturas relativamente a vários troços. A possibilidade de uma infra-estrutura integrada caminhos-de-ferro/auto-estrada não foi encarada porque o caderno de encargos para a elaboração deste projecto não previa essa hipótese.

Para o actual período de programação 2000/2006, aquando da reunião do comité de acompanhamento de 19 de Dezembro de 2001 para o PO «Transportes» a Comissão solicitou à autoridade de gestão do programa a verificação do impacto das obras a nível da segurança e do serviço para os novos projectos propostos para co-financiamento. Além disso, a Comissão insistiu para que a escolha dos projectos se baseie numa melhor integração do transporte rodoviário e ferroviário.

(2002/C 229 E/002)

PERGUNTA ESCRITA E-2889/01

apresentada por María Sornosa Martínez (PSE) à Comissão

(22 de Outubro de 2001)

Objecto: Projecto FEDER «Reabilitação dos Filtros de Manises» (Valência — Espanha)

Na localidade de Manises (Comunidad Valenciana), está a levar-se a cabo o projecto denominado «Recuperação paisagística da zona degradada com protecção do espaço natural — área urbana dos Filtros de Manises». Esse projecto, que beneficia de financiamento comunitário através do FEDER, implicou o desaparecimento de elementos arquitectónicos que datam do início do século passado e que até hoje se encontravam protegidos pelas autoridades competentes como património histórico e artístico, segundo comprovado no Plano Geral de Ordenamento Urbano de Manises (PGOU).

Por outro lado, o projecto beneficiou de fundos do FEDER para uma suposta recuperação paisagística do local, quando, na realidade, se está a proceder à substituição de uma zona arborizada por elementos de concepção moderna que não melhoram a paisagem nem o espaço urbano da área.

Tanto o Regulamento (CE) nº 1260/99 (1) sobre os Fundos estruturais, como o Regulamento (CE) nº 1783/99 (2) sobre o FEDER estipulam que os Fundos não financiarão projectos contrários à protecção do património natural e cultural. Em concreto, o nº 2 do artigo 2º do Regulamento FEDER refere-se especificamente à necessidade da protecção do património cultural.