

(2003/C 242 E/176)

PERGUNTA ESCRITA E-0737/03
apresentada por Erik Meijer (GUE/NGL) à Comissão

(11 de Março de 2003)

Objecto: Atraso significativo na construção de novas infra-estruturas ferroviárias destinadas aos serviços transfronteiriços de alta velocidade

1. Pode a Comissão confirmar que, no prolongamento da construção da linha espanhola de alta velocidade entre Madrid e Barcelona que será completada em 2004, está prevista para 2006 a abertura de uma nova ligação ferroviária transfronteiriça entre Figueras (E) e Perpignan (F), passando pelo túnel de Pertuis, mas que ainda não se iniciaram quaisquer trabalhos no que respeita ao elo de ligação que falta entre Perpignan e Rêdessan, a sudeste de Nîmes, que, desde 2001, constitui o terminal ocidental da linha francesa LGV LN5 Méditerranée, ao passo que a construção de uma pequena extensão dessa linha, contornando Nîmes pelo Sul na direcção de Montpellier, que iria aliviar a enorme pressão na linha costeira tradicional fortemente sobrecarregada, não estará provavelmente terminada antes de 2008?
2. Considera a Comissão que, a longo prazo, possa surgir uma situação — semelhante à da falta de ligação, desde 1995, no território britânico, entre o túnel sob a Mancha e Londres — que impeça provisoriamente o estabelecimento de uma ligação da Espanha com uma rede europeia? Não residirá a razão deste atraso num conflito interno em França no que respeita à opção de se conceder a prioridade financeira ao prolongamento da ligação a Bordéus ou ao da ligação a Perpignan? Após as tempestades e as inundações do Outono de 2002, em que medida o interesse público é tido em conta nesta matéria, dadas as críticas feitas ao modo como as novas estruturas ferroviárias e obras de engenharia foram construídos, impedindo que a água em excesso flua para o mar?
3. Em que medida tal se deve ao facto de a construção de novas linhas de longa distância beneficiar outros utentes que não os da rede ferroviária regional, em que se estão a efectuar cortes significativos? Tenciona a Comissão dissociar o financiamento das linhas de alta velocidade do das linhas ferroviárias tradicionais, por forma a que deixe de haver razões para recear que uma rede de alta velocidade prejudique os projectos de infra-estruturas destinados à grande maioria dos passageiros ferroviários?
4. De que modo pensa a Comissão evitar que a construção das novas linhas de alta velocidade conheça as mesmas dificuldades que as ocorridas aquando da construção das primeiras linhas ferroviárias tradicionais no século XIX, quando interesses e conflitos nacionais impediram a construção de redes transfronteiriças homogéneas?

Resposta da Comissária L. de Palacio em nome da Comissão

(23 de Abril de 2003)

A Comissão confirma ter conhecimento de que existe previsibilidade de atrasos na entrada ao serviço do troço do TGV Sud entre Montpellier e a fronteira espanhola — mas esses atrasos são ainda compatíveis com o estipulado no programa «Redes Transeuropeias de Transporte» (RTE-T), a saber, que os projectos de interesse comum devem ser concluídos até 2010. A recente auditoria às grandes infra-estruturas de transporte, realizada a pedido do Ministro francês dos Transportes, sublinhou todavia a urgência de a totalidade do eixo ser executada em prazos razoáveis.

A auditoria confirmou também a prioridade dada à realização do ramal mediterrânico do TGV Sud, que beneficia, neste contexto, de um significativo apoio financeiro comunitário, nomeadamente no que respeita à secção internacional. Quanto aos pormenores técnicos que o Sr. Deputado fornece, a Comissão não tem conhecimento de críticas que hajam sido formuladas acerca das opções de construção das obras de arte nesta linha.

A Comissão atribui enorme interesse ao desenvolvimento da rede ferroviária, qualquer que seja a sua natureza. Neste contexto, é concedido um significativo apoio comunitário pelos diversos instrumentos financeiros à disposição (FEDER, Fundos de Coesão), assim como no âmbito do orçamento RTE, não somente à realização de novas linhas, mas também à melhoria da rede convencional e à dissolução dos pontos de estrangulamento nos principais nós ferroviários da rede. A iniciativa comunitária Interreg IIB (com destaque para os seus programas Sudoeste Europeu e Mediterrâneo Ocidental) pode igualmente cofinanciar a cooperação transnacional que vise o ordenamento do território, incluindo o domínio do transporte ferroviário. Estes cofinanciamentos contribuem para melhorar o funcionamento da rede no seu conjunto, em benefício de todos os passageiros e bem assim do transporte de mercadorias.

O título XV e, mais concretamente, os artigos 154^o e 155^o do Tratado CE definem o âmbito de acção da Comunidade no contexto do estabelecimento e desenvolvimento da rede transeuropeia no sector das infra-estruturas de transporte e são aplicados por meio da Decisão nº 1692/96/CE ⁽¹⁾, estabelecendo orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, suas características e extensão e grandes linhas de acção. Em benefício da concretização destas redes, a Comissão propôs igualmente que, no caso dos projectos ferroviários transfronteiras que atravessam barreiras naturais, a taxa de cofinanciamento comunitário máximo para as obras fosse aumentada para 20 % do custo total (em vez dos 10 % previstos pelo actual regulamento financeiro) ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Decisão nº 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, JO L 228 de 9.9.1996.

⁽²⁾ COM(2003) 38 final.

(2003/C 242 E/177)

PERGUNTA ESCRITA E-0741/03

apresentada por Roberta Angelilli (UEN) à Comissão

(11 de Março de 2003)

Objecto: Contrafacção das conservas de tomate italianas

Em Fevereiro de 2003, na sequência de um inquérito realizado pela Coldiretti, a maior organização europeia de empresários agrícolas, concluiu-se que na Itália, em 2002, numa produção total de 396 000 toneladas de conservas de tomate, 82 000 toneladas teriam sido importadas da China. Se estes dados forem exactos, tal significará que uma parte das conservas italianas contém concentrado de tomate proveniente da China. Evidentemente, existem algumas indústrias de transformação que colocam no mercado italiano conservas, nas quais o produto italiano é misturado com o chinês sem que isso seja claramente especificado no rótulo. Nestas circunstâncias, tratar-se-á de um caso de contrafacção alimentar, uma vez que os rótulos de tais produtos não indicam a proveniência do produto, mas apenas o local de transformação e de confecção do mesmo, beneficiando da boa imagem das tradicionais zonas italianas de cultivo. Tudo isto cria uma enorme confusão ao consumidor-adquirente italiano, que de modo algum se encontra protegido no momento da aquisição, nem é adequadamente informado sobre a proveniência efectiva do produto.

Daqui resulta uma enorme perda de lucros para as indústrias de transformação italiana que utilizam apenas produtos de origem italiana e que também estão sujeitas a direitos aduaneiros, dado que a Itália é o segundo produtor mundial depois dos Estados Unidos, criando-se, desta forma, uma disparidade na prática da concorrência.

Poderá a Comissão informar:

1. Se esta situação não é contrária aos artigos 30^o e 153^o do TCE, sobre a protecção dos consumidores, e aos artigos 85^o e 86^o do TCE, sobre a concorrência;
2. Se esta situação não é contrária à Directiva 2000/13/CE ⁽¹⁾, em particular aos considerandos 6 e 8, e aos artigos 2^o, 3^o, 5^o e 7^o, sobre a aproximação das legislações dos Estados-Membros no que se refere à rotulagem e apresentação dos produtos alimentares;
3. Se esta situação não é contrária ao Regulamento (CE) nº 178/2002 ⁽²⁾, em particular aos considerandos 1, 2, 8, 10 e 22, e aos artigos 1^o, nº 1; 5^o, nº 1; 7^o, nº 1, bem como 8^o, 11^o, 16^o, 17^o e 18^o, relativos, nomeadamente, aos princípios e aos requisitos gerais da legislação alimentar;
4. Que medidas tenciona adoptar para pôr termos às actuais violações persistentes das normas?

⁽¹⁾ JO L 109 de 6.5.2000, p. 29.

⁽²⁾ JO L 31 de 1.2.2002, p. 1.