

La educación en el respeto al medio ambiente debe ir pareja a la creciente accesibilidad de las zonas rurales.

Por otra parte, parece interesante señalar que el poder de atracción y la accesibilidad de las zonas rurales también pueden reforzarse con acciones de promoción turística, a través, por ejemplo, de las nuevas tecnologías de comunicación (Internet).

11. Para garantizar que se preste una atención permanente a la cuestión de la «accesibilidad de las zonas rurales» y para fomentar el intercambio de conocimientos y experiencias entre

las regiones, se recomienda a la Comisión Europea que instituya un premio anual de buenas prácticas para la región que, mediante un proyecto ejemplar o innovador, haya demostrado su firme voluntad de aplicar las recomendaciones que se acaban de exponer. Igualmente sería conveniente favorecer la publicación, por parte de la Comisión Europea, de un manual de buenas prácticas.

12. Se recomienda a la Comisión Europea que invite a las organizaciones europeas existentes en el ámbito del senderismo, del ciclismo y de cualquier otro tipo de actividad de ocio al aire libre, a que participen en el jurado de dicho premio.

Bruselas, 14 de junio de 2000.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Jos CHABERT

Dictamen del Comité de las Regiones sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional»

(2000/C 317/07)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

vista la «Comunicación de la Comisión sobre la integración de los sistemas ferroviarios convencionales» y la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional» [COM(1999) 617 final — 1999/0252 (COD) (1)];

vista la decisión del Consejo, de 17 de febrero de 2000, de consultar al Comité de las Regiones sobre este asunto, de conformidad con el primer párrafo del artículo 265 y el artículo 156 del Tratado constitutivo de la CE;

vista la decisión del Presidente del Comité de las Regiones, de 17 de febrero de 2000, de atribuir la elaboración del dictamen a la Comisión de Redes Transeuropeas, Transportes y Sociedad de la Información (Comisión 3);

vista el Dictamen del Comité de las Regiones de marzo de 1998 sobre «Superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías» (CDR 346/97 fin) (2);

visto el Dictamen del Comité de las Regiones de marzo de 1999 sobre «Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la Unión Europea» (CDR 398/98 fin) (3);

visto el Dictamen del Comité de las Regiones de marzo de 1999 sobre el tema «Desarrollar la red de ciudadanos — Importancia de un transporte de pasajeros regional y local de calidad y contribución de la Comisión al respecto» (CDR 436/98 fin) (4);

visto el proyecto de Dictamen (CDR 94/2000 rev. 1) aprobado por la Comisión 3 el 4 de mayo de 2000 [Ponente: Sr. Panettoni, Presidente de la Unión de Provincias Italianas (I/PSE)];

(1) DO C 89 E de 28.3.2000, p. 11.

(2) DO C 180 de 11.6.1998, p. 17.

(3) DO C 198 de 14.7.1999, p. 21.

(4) DO C 198 de 14.7.1999, p. 8.

considerando la Directiva 91/440/CEE que introduce por primera vez en el Derecho Comunitario los «Derechos de acceso a la infraestructura ferroviaria de la Comunidad»;

considerando las Directivas 95/18/CE y 95/19/CE por las que se establecen los requisitos necesarios para las sociedades que desean obtener licencias, percibir tasas y atribuir los recorridos;

considerando la Directiva 96/48/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad;

considerando la propuesta de tres directivas («Paquete ferroviario» — COM(1998) 480 final) que debería completar el marco jurídico comunitario en la materia y permitir una utilización más eficaz de las infraestructuras ferroviarias;

considerando que el problema del transporte de mercancías por carretera en el interior de la Unión Europea supone para los entes regionales y locales graves costes inducidos, como la congestión, la contaminación y los accidentes,

ha aprobado, en su 34º Pleno celebrado los días 13 y 14 de junio de 2000 (sesión del 14 de junio) el presente Dictamen.

El Comité de las Regiones:

1. Desea que se respete totalmente el principio de subsidiariedad;
2. Considera que las medidas y las acciones propuestas favorecerán el aumento cualitativo y cuantitativo de respuestas a las exigencias de los ciudadanos y las empresas locales;
3. Estima que la libre competencia garantizada dentro de la UE, que en la actualidad no existe en este sector del transporte, debe dar una respuesta adecuada al constante aumento del transporte de mercancías que, por razones de sostenibilidad socioeconómica y medioambiental, no debe basarse exclusivamente en el transporte por carretera, sino que debe tender a una utilización eficiente y equilibrada de las capacidades existentes en todo el sistema europeo de transportes, potenciando la utilización de todos los modos de transporte desde el punto de vista de la intermodalidad;
4. Opina que las medidas contenidas en la propuesta de Directiva y las acciones señaladas en el programa están en consonancia con la política general de la Unión Europea (Libro Blanco de 1998), encaminada a establecer un marco más equilibrado entre los distintos modos de transporte con intervenciones que requieran una utilización prioritaria de modos de transporte más compatibles con el medio ambiente, que tengan un consumo menor y supongan menos externalidades;
5. Reconoce el carácter totalmente estratégico de la interoperabilidad del sistema ferroviario por lo que se refiere al nuevo ajuste de la cuota de reparto modal del transporte por carretera;
6. Por este motivo, acoge favorablemente la Comunicación de la Comisión y la propuesta de Directiva, que representan un paso hacia delante en este proceso;
7. Reconoce la pertinencia de los tres objetivos de la Comunicación y de la propuesta de Directiva:
 - a) mejorar la organización de los servicios internacionales, especialmente el transporte de mercancías;
 - b) fomentar la interoperabilidad, a fin de permitir la circulación ininterrumpida de trenes en las redes convencionales entre fronteras;
 - c) crear un mercado único para el equipo ferroviario;
8. Subraya la importancia del transporte ferroviario en general y del transporte de mercancías en particular como factor fundamental para la integración europea, el desarrollo económico y social de las regiones, en particular de las regiones situadas cerca de las fronteras, y para la mejora de la calidad de la vida y del medio ambiente;
9. Comparte plenamente la intención de mejorar de forma inmediata los servicios y de organizarlos, y considera esta cuestión crucial para el reforzamiento de las infraestructuras;
10. Considera que las medidas señaladas pueden ya producir a corto plazo una mejora de la calidad de los servicios y una consiguiente mayor competitividad, por lo que resultan una fuente de desarrollo regional;
11. Observa que el sistema ferroviario convencional transeuropeo abarca también países no comunitarios, y se declara partidario de que se mantenga o se desarrolle la interoperabilidad con dichos países;

12. Considera eficaces, para los fines indicados, las acciones previstas con el fin de intentar uniformar, entre los diversos sistemas ferroviarios, las soluciones tecnológicas y telemáticas de información;
13. Considera, asimismo, que dichos sistemas de información deben aplicarse al mismo tiempo a otros modos de transporte para favorecer la competitividad y la intermodalidad;
14. Está de acuerdo con la Comisión en la necesidad de evaluar con análisis específicos preventivos de costes-beneficios cada una de las medidas, resolviendo los problemas de un modo gradual, con respecto al importante compromiso financiero necesario para alcanzar el objetivo final;
15. Considera que la Comisión, en el ámbito de las acciones destinadas a desarrollar la competitividad entre los modos de transporte, debería realizar una evaluación de costes-beneficios con respecto a la posibilidad de internalizar los costes sociales e impulsar las posibles adaptaciones;
16. Pone de manifiesto el papel esencial que desempeñan los entes regionales y locales en la programación y realización de las acciones, encaminadas a alcanzar estos objetivos, relativas a la repercusión de la política sectorial en el desarrollo territorial integrado;
17. Considera que se debe hacer un seguimiento de la evolución de las ventajas entre las diversas regiones con el fin de reducir las diferencias entre los diversos niveles de desarrollo de las propias regiones;
18. Estima que la consecución de estos objetivos permitirá, aunque sea a largo plazo, disminuir las preocupaciones sobre los efectos negativos del transporte, que deben considerarse no sólo como un factor de degradación sino también, y sobre todo, como un elemento fundamental de desarrollo;
19. Recomienda al Consejo y a la Comisión que tengan en cuenta estas consideraciones.

Bruselas, 14 de junio de 2000.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Jos CHABERT
