

## II

(Atti preparatori)

## CONSIGLIO

## CONSULTAZIONE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

sulla proposta di regolamento del Consiglio concernente l'istituzione d'una contabilità uniforme e permanente delle spese delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, su strada e per vie navigabili

## A. RICHIESTA DI PARERE

Nella 45<sup>a</sup> sessione del 30 luglio 1968, il Consiglio ha deciso di consultare, in conformità dell'articolo 75 del trattato che istituisce la CEE, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

La richiesta di parere è stata indirizzata dal Presidente del Consiglio al Presidente del Comitato economico e sociale con lettera in data 30 luglio 1968.

## B. TESTO CHE È STATO OGGETTO DELLA CONSULTAZIONE

Il testo oggetto della consultazione è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 95 del 21 settembre 1968, pag. 34.

## C. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Nella 76<sup>a</sup> sessione plenaria tenuta a Bruxelles il 26 e 27 febbraio 1969 il Comitato ha adottato il parere sul testo di cui al precedente capitolo B, all'unanimità dei 73 membri presenti o rappresentati.

Il testo di tale parere è il seguente:

## IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la richiesta di parere trasmessa il 30 luglio 1968 dal Consiglio di ministri delle Comunità europee e riguardante la «Proposta di regolamento del Consiglio concernente l'istituzione di una contabilità uniforme e permanente delle spese delle infrastrutture relative ai trasporti per ferrovia, strada e vie navigabili»,

vista la decisione del proprio Ufficio di presidenza di affidare alla sezione specializzata per i trasporti

l'elaborazione di un parere e di una relazione in materia (decisione presa il 17 luglio 1968, in applicazione dell'articolo 22 del regolamento interno),

visto l'articolo 75 del trattato istitutivo della CEE,

visto il proprio parere in merito al «Memorandum sull'orientamento da dare alla politica comune dei trasporti»,

visto il proprio parere riguardante la «Proposta di decisione del Consiglio relativa all'organizzazione di un'inchiesta sui costi delle infrastrutture relative ai trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile»<sup>(1)</sup>,

visto il parere della sezione specializzata per i trasporti,

vista la relazione presentata dal sig. ter Heide, relatore,

visto quanto deliberato dalla propria assemblea nel corso della 76<sup>a</sup> sessione plenaria, del 26 e 27 febbraio 1969 (seduta del 26 febbraio),

considerando che la politica comune dei trasporti deve necessariamente basarsi su dati numerici completi e particolareggiati riguardanti i costi di infrastruttura, dati che devono essere raccolti negli Stati membri in modo identico per i tre modi di trasporto;

considerando che per ottenere i succitati dati è indispensabile l'instaurazione di una contabilità permanente che risponda a regole uniformi in tutti gli Stati membri per uno stesso modo di trasporto;

considerando che occorre ottenere, attraverso informazioni precise, un quadro esatto del volume complessivo e della specifica delle spese di investimento — sia per le nuove costruzioni, sia per la sostituzione, il potenziamento e l'estensione delle infrastrutture — e delle spese correnti di infrastruttura,

HA ADOTTATO IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato approva la proposta in oggetto, fatte salve le osservazioni e proposte di modifica che seguono.

#### I. OSSERVAZIONI GENERALI

1. Il Comitato si compiace del fatto che con la proposta in esame venga compiuto un primo passo verso la soluzione del problema del costo delle infrastrutture, anche se per il momento non appare possibile andare al di là dell'obbligo di una contabilità delle spese di infrastruttura.

2. Esso sottolinea tuttavia il fatto che è egualmente urgente attuare la contabilità dei costi e quindi quella degli introiti, se non si vuole rinviare continuamente la

soluzione del problema dell'imputazione dei costi di infrastruttura; il Comitato chiede pertanto alla Commissione di intraprendere quanto prima in merito a tale problema uno studio approfondito, il quale contribuirà ad orientare efficacemente i futuri lavori relativi ai costi delle infrastrutture.

3. Per ottenere, grazie ad informazioni precise, un quadro esatto del volume complessivo e della specifica delle spese di infrastruttura, il Comitato ritiene necessario che si proceda in più punti — e più particolarmente nell'allegato 2 — ad una maggiore specificazione dello schema.

Al pari della Commissione, esso ritiene che le spese di investimento siano più importanti delle spese correnti, tanto più che le prime, oltre agli investimenti per nuove costruzioni, comprendono gli investimenti relativi alla sostituzione, al potenziamento e all'ampliamento delle infrastrutture.

4. La proposta esclude «de facto» dal proprio campo d'applicazione le «zone di contatto» tra due modi di trasporto (ad esempio le parti delle stazioni ferroviarie cui può accedere il pubblico, i porti adibiti alla navigazione interna e marittima, gli scali merci per traffici stradali, ecc.). Il Comitato vorrebbe al riguardo formulare le seguenti osservazioni:

- da un lato approva l'esclusione proposta dalla Commissione, essendo consapevole delle difficoltà esistenti per giungere in questa prima fase ad un esatto rilevamento delle relative spese;
- dall'altro constata che queste «zone di contatto» fanno parte delle infrastrutture e che è necessario ottenere esatte informazioni circa le spese che tali zone implicano. Infatti, se si vuol giungere ad un'imputazione dei costi d'infrastruttura si dovranno suddividere equamente gli oneri tra gli utilizzatori; risulta quindi evidente la necessità di disporre delle informazioni sopraindicate.

Comunque il Comitato spera che per il rilevamento delle spese delle «zone di contatto» tra ferrovia, strada e vie navigabili si possa trovare al più presto una soluzione soddisfacente. Esso è inoltre consapevole dell'impossibilità di risolvere il problema delle «zone di contatto» con il traffico aereo e marittimo, finché questi due modi di trasporto non saranno inclusi nella politica comune dei trasporti.

5. Il Comitato sottolinea in seguito che il fabbisogno d'informazioni sarà lo stesso per le spese riguardanti le rive e le altre opere d'arte, poiché, in considerazione degli aspetti particolari inerenti alla polivalenza di numerose idrovie, non si può dimenticare, nella fattispecie, che non tutti gli utilizzatori sono dei trasportatori.

<sup>(1)</sup> GU n. 102 del 29. 6. 1964, pag. 1599/64.

## II. OSSERVAZIONI PARTICOLARI

### Articolo 1

Il Comitato prende atto dell'opinione della Commissione, secondo la quale il rilevamento degli interessi versati costituirebbe un doppione di quello delle spese di investimento. I due modi di rilevamento contabile portano d'altronde agli stessi risultati, poiché il valore reale di un prestito contratto per finanziare una determinata spesa d'investimento — sempre che sia stato contratto all'interno del paese stesso — è, per definizione, pari alla spesa stessa. Le due soluzioni sono equivalenti anche per quanto riguarda il volume complessivo dell'onere che viene a gravare sulla collettività in generale.

Il Comitato osserva tuttavia che il problema dell'onere rappresentato dagli interessi dei prestiti sottoscritti precedentemente continuerà a svolgere un ruolo importante. Esso chiede pertanto alla Commissione di elaborare quanto prima delle proposte per giungere ad una sua soluzione soddisfacente.

### Articolo 2

Il Comitato osserva che le infrastrutture delle vie navigabili della classe 0 rappresentano in alcuni Stati membri una percentuale non trascurabile dell'intera rete idroviaria. Esso ritiene che, come risulta in alcuni Stati membri, una contabilità delle spese sostenute per tali infrastrutture non ponga problemi insormontabili, per cui propone di sopprimere l'eccezione contemplata dalla lettera c).

### Articolo 3

#### Punto 1, lettera b)

Il Comitato constata che l'idea espressa con il brano di frase «quanto alla loro natura e classe» è indicata più chiaramente con l'espressione «aventi le stesse caratteristiche tecniche ed economiche» contenuta nella «relazione introduttiva». Esso propone quindi di riprendere tale espressione nel testo della lettera b) del punto 1, per cui risulterà chiaro che è necessario procedere ad una distinzione tra le vie navigabili naturali e quelle artificiali; a suo giudizio questa distinzione ha una grande importanza, poiché il problema della polivalenza si pone soprattutto per le vie navigabili naturali.

#### Punto 2

Benché vi sia il pericolo che i singoli Stati membri non seguano gli stessi principi per procedere a queste contabilità separate per le infrastrutture di cui al punto 2, il Comitato constata che non è possibile prevedere l'applicazione a livello comunitario di un sistema unico

di rilevamento delle spese. Pertanto ogni Stato membro deve poter esso stesso fissare, in funzione delle situazioni concrete, i metodi più appropriati onde ottenere per ogni singolo caso dei dati completi sulle spese di infrastruttura.

Il Comitato osserva che la libertà di cui gli Stati membri dispongono per fissare la forma della registrazione delle spese in questione è limitata dal disposto dell'articolo 7. Esso è consapevole del fatto che la procedura secondo cui gli Stati membri sono obbligati a comunicare alla Commissione le disposizioni previste al punto 2 dell'articolo 3 costituisce la forma di coordinamento più debole.

Per dissipare ogni dubbio circa la necessità di giungere anche per le spese in questione mediante un coordinamento ad una contabilità di valore analogo, si propone di completare come segue l'ultima frase del punto 2: «... i quali informeranno delle disposizioni adottate la Commissione ai fini del coordinamento di cui all'articolo 7».

### Articolo 4

A giudizio del Comitato non bisogna dimenticare che, per le infrastrutture di cui ai punti 1 e 2 dell'articolo 3, vi è l'obbligo della registrazione; esso propone pertanto di modificare come segue il testo dell'articolo 4:

*«Le spese relative all'insieme delle infrastrutture di cui ai paragrafi 1 e 2 dell'articolo 3 sono registrate in conformità dello schema dell'allegato 2».*

### Articolo 5

#### Punto 2, lettera c)

Si propone di modificare come segue la data di cui alla lettera c):

1. Fissare i primi schemi di raggruppamenti anteriormente al 1° gennaio 1970, data alla quale la contabilità prevista nel presente regolamento diverrà obbligatoria.
2. Adattare e fissare in modo definitivo anteriormente al 1° gennaio 1972 i predetti schemi in base alle informazioni ricevute durante l'esercizio 1970.

### ALLEGATO 1

#### B. STRADA

Il Comitato prende atto della dichiarazione della Commissione, secondo la quale la registrazione delle spese, sostenute, fra l'altro, per le «Landstraßen» in

Germania e per gli «chemins départementaux» in Francia non è obbligatoria, perché per il momento nei «Länder» e nei «départements» non vengono tenute, per le rispettive spese di infrastruttura, contabilità comparabili. Esso ritiene che in questo settore la Commissione dovrà assolvere una funzione coordinatrice e non dovrà quindi esitare a presentare al Consiglio, conformemente al disposto dell'articolo 8, una proposta volta a completare l'allegato, in modo che in tutti gli Stati membri venga applicato lo stesso sistema.

#### C. VIE NAVIGABILI

Onde evitare un duplice rinvio inutile, il Comitato propone di sostituire nei capoversi relativi alla Repubblica francese e al Regno dei Paesi Bassi il brano di frase «dell'elenco di cui all'articolo 2, lettera c)» con la seguente espressione: «secondo l'elenco stabilito nel programma statistico dei trasporti delle Comunità europee».

#### ALLEGATO 2

A giudizio del Comitato è raccomandabile una certa analogia tra le sottovoci che figurano per i vari modi di trasporto all'interno delle voci «spese di investimento» e «spese correnti».

Il Comitato richiama l'attenzione della Commissione sul fatto che per calcolare i costi marginali d'uso sarà necessario in futuro distinguere tra la parte delle spese di investimento destinata al rinnovo delle infrastrutture esistenti e quella destinata alla loro estensione. Se una siffatta distinzione appare possibile, ciò avrà naturalmente delle conseguenze sul modo di contabilizzare tali spese.

#### A. FERROVIA

*In ordine al punto 1: «Spese di investimento»*

Il Comitato sottolinea che la registrazione obbligatoria delle spese di cui alla sottovoce 17.0 non può assolutamente implicare che tali spese debbano essere conside-

rate spese di investimento delle aziende ferroviarie; questa registrazione ha unicamente lo scopo di far meglio distinguere le spese che è necessario rilevare nella sottovoce 17.1.

*In ordine al punto 2: «Spese correnti»*

Il Comitato ritiene che per le spese relative alle opere d'arte si dovrebbe procedere alla medesima differenziazione operata al punto 1° «Spese di investimento». Sarebbe pertanto opportuno adottare per le voci 21 e 22 lo stesso schema fissato per la voce 12.

#### B. STRADA

A proposito delle spese di investimento di cui al punto 1° e delle correnti di cui al punto 2, il Comitato ritiene che le voci in questione possano essere maggiormente sviluppate e precisate: ad esempio, per quanto riguarda il rilevamento delle spese di investimento si potrebbe anche prendere in considerazione la seguente suddivisione:

- Investimenti per nuove strade (nuovi raccordi di deviazione);
- Allargamento (aumenti di capacità);
- Rinforzo del fondo stradale, specie rinforzo periodico;
- Sistemazione di punti specifici.

Il Comitato prende atto delle dichiarazioni dei rappresentanti della Commissione, secondo le quali le spese relative al personale sono state inserite nelle varie voci.

#### C. VIE NAVIGABILI

*In ordine al punto 1: «Spese di investimento»*

Il Comitato propone di distinguere nelle voci 10, 11 e 14 tra le vie navigabili naturali (fiumi) e quelle artificiali (canali).

Fatto a Bruxelles, addì 26 febbraio 1969.

*Il Presidente  
del Comitato economico e sociale*

Mathias BERNIS