

del 19 dicembre 1984 rivolta alle aziende ferroviarie degli Stati membri per il rafforzamento della loro cooperazione nel settore del trasporto internazionale di merci e passeggeri⁽¹⁾ e ai propri pareri in materia⁽²⁾.

Per quanto riguarda i finanziamenti che si rivelassero necessari, occorre altresì considerare la possibilità di mettere a disposizione stanziamenti comunitari [es. fondi — Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR)] per il trasporto internazionale.

⁽¹⁾ GU n. L 333 del 21. 12. 1984, pag. 63.

⁽²⁾ Cfr. in particolare il parere sul progetto di raccomandazione del Consiglio relativa alla tariffazione ferroviaria applicata ai trasporti internazionali effettuati mediante le tecniche di containerizzazione e di trasporto combinato strada-ferrovia; GU n. C 23 del 30. 1. 1984, pag. 3.

Fatto a Bruxelles, il 28 settembre 1988.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Alfons MARGOT

Parere in merito alla proposta di decisione del Consiglio concernente la conclusione di un accordo tra la Comunità economica europea, la Finlandia, la Jugoslavia, la Norvegia, la Svezia e la Svizzera relativo ai trasporti combinati internazionali di merci strada/ferrovia (ATC)

(88/C 318/07)

Il Consiglio, in data 19 settembre 1988, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione « Trasporti e comunicazioni », incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione Haas in data 20 luglio 1988.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 28 settembre 1988, nel corso della 258ª sessione plenaria, all'unanimità, il seguente parere.

1. Il Comitato rileva con soddisfazione il fatto che la Commissione sia riuscita a siglare un accordo con la maggior parte dei paesi terzi, in base al quale le disposizioni vigenti all'interno della Comunità nel settore del trasporto combinato di merci sono estese al traffico con tali paesi. L'accordo, che tiene conto del-

3.2. Osservazioni particolari

3.2.1. Per motivi di precisione il disposto dell'articolo 1, 1° comma, andrebbe riformulato nel modo seguente:

« ... oppure ai costi operativi dei trasporti combinati, nella misura in cui vengano così decongestionati percorsi o parti di percorsi le cui infrastrutture stradali siano iperutilizzate, presentino un elevato livello d'inquinamento o problemi particolari. »

Il Comitato ritiene che la concessione di aiuti per i costi operativi dovrebbe dipendere dall'approvazione della Commissione.

3.2.2. Il Comitato invita a verificare il calendario dei lavori previsto dalla Commissione.

3.2.3. Il Comitato propone inoltre di coinvolgere nel dibattito le commissioni paritetiche per il trasporto su strada e per ferrovia istituite dalla Commissione.

l'appoggio costantemente dato dal Comitato allo sviluppo di detto settore, crea le condizioni quadro politiche necessarie per agevolare il trasporto combinato di merci con i paesi terzi, sebbene non contenga tutti gli aspetti tecnici e commerciali.

2. Il Comitato approva pertanto la proposta di decisione, con riserva delle seguenti osservazioni:

2.1. Occorre anzitutto deplorare il fatto che l'Austria non si sia sino ad ora decisa ad aderire all'accordo. L'importanza e la necessità della partecipazione dell'Austria, della Svizzera e della Jugoslavia al trasporto comunitario in transito sono state ribadite dal Comitato nel suo parere del 23 marzo 1988⁽¹⁾. Pertanto il Comitato invita la Commissione a fare quanto è in suo potere per convincere l'Austria ad aderire all'accordo.

2.2. Alla luce della dichiarazione relativa al protocollo concernente l'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 2, lettera b) nel territorio della Comunità economica europea, il Comitato auspica che detto articolo venga applicato al più presto.

⁽¹⁾ GU n. C 134 del 24. 5. 1988, pag. 19.

2.3. Il Comitato interpreta l'articolo 2, paragrafo 1, lettera a), secondo capoverso nel senso che anche i contenitori di proprietà di ditte localizzate al di fuori del territorio delle parti contraenti sono soggetti alle disposizioni di liberalizzazione, sempre che le dimensioni massime delle strutture amovibili o contenitori non superino quelle previste dalla regolamentazione comunitaria in vigore.

2.4. Si rileva con rammarico che l'accordo non riguarda i trasporti nella navigazione interna ai sensi delle direttive 82/603/CEE e 86/544/CEE⁽²⁾.

⁽²⁾ Direttiva del Consiglio del 28 luglio 1982 o del 10 novembre 1986 che modifica la direttiva 75/130/CEE relativa alla fissazione di norme comuni per taluni trasporti di merci combinati strada/ferrovia tra stati membri — GU n. L 247 del 23. 8. 1982, pag. 6; n. L 320 del 15. 11. 1986, pag. 33.

Fatto a Bruxelles, il 28 settembre 1988.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Alfons MARGOT

Parere in merito alla proposta di direttiva del Consiglio sul riconoscimento reciproco delle patenti nazionali di capitano di navi addette al trasporto di merci nel settore della navigazione interna⁽¹⁾

(88/C 318/08)

Il Consiglio, in data 5 maggio 1988, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 75 del Trattato che istituisce la Comunità economica europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione «Trasporti e comunicazioni», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il parere sulla base della relazione Tukker in data 14 settembre 1988.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 28 settembre 1988, nel corso della 258^a sessione plenaria, il seguente parere.

1. Osservazioni generali

1.1. (Par. A.1. del documento della Commissione)

Alla lettura del primo punto della relazione introduttiva del documento della Commissione vengono spontanee due domande:

1. per quali paesi della Comunità vale la direttiva?

⁽¹⁾ GU n. C 120 del 7. 5. 1988, pag. 7.

2. è realmente necessario attualmente un riconoscimento reciproco delle patenti nazionali?

Prima domanda: benché nel testo non si trovi alcuna menzione al riguardo, si può dedurre che tale direttiva vale per quei paesi a cui è applicabile anche il doc. COM(88) 111 def. (risanamento del settore della navigazione interna). In questo caso la proposta di direttiva dovrebbe specificarlo e citare espressamente i paesi in causa (Francia, Repubblica federale di Germania, Paesi Bassi, Belgio, Lussemburgo).