

3.11. La creazione e l'accettazione di un mercato interno uniforme presuppongono la partecipazione degli organi democraticamente eletti. Per tale motivo, con

riferimento a quanto esposto nel punto 3.1, la proposta di direttiva è da preferire alla procedura JAA. La Commissione ha dato ascolto a questa esigenza.

Bruxelles, 29 aprile 1998.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Tom JENKINS

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la Decisione n. 1692/96/CE relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna e ai terminali intermodali, nonché al progetto n. 8 dell'Allegato III»

(98/C 214/11)

Il Consiglio, in data 24 marzo 1998, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 129 D del Trattato che istituisce la Comunità 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 del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Whitworth, in data 8 aprile 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 29 aprile 1998, nel corso della 354ª sessione plenaria, con 117 voti favorevoli e 8 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione e contesto

1.1. Le reti transeuropee (RTE) sono state introdotte dall'articolo 129 B del Trattato.

1.2. L'articolo 129 C prevede la formulazione di una serie di orientamenti che contemplino gli obiettivi, le priorità e le linee generali delle azioni previste nel settore delle reti transeuropee, nonché l'individuazione di progetti di interesse comune.

1.3. La Decisione n. 1692/96/CE⁽¹⁾ stabilisce gli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Le caratteristiche delle reti per i diversi modi di trasporto sono specificate negli articoli da 9 a 17. I diversi schemi proposti per la rete stradale, quella ferroviaria, le vie navigabili, gli aeroporti e il trasporto combinato sono illustrati da una serie di carte raccolte nell'Allegato I. All'Allegato II figurano i criteri e le specifiche dei progetti di interesse comune, mentre l'Allegato III elenca i quattordici progetti adottati dal Consiglio europeo di Essen nel dicembre 1994.

1.4. La decisione tratta solo brevemente i criteri di sviluppo dei porti marittimi al cui riguardo l'Allegato I non prevede alcuno schema specifico. In una dichiarazione allegata alla decisione, la Commissione annunciava la propria intenzione di presentare nel 1997, previa consultazione delle parti interessate e degli Stati membri, una proposta relativa a progetti portuali sulla base di un approccio analogo a quello adottato per gli aeroporti.

1.5. Da allora è stata condotta una consultazione approfondita e la Commissione ha raccolto una notevole quantità di dati provenienti dalle quattro regioni marittime principali. Con la proposta attuale, la Commissione intende modificare la decisione del 1996 in modo da inserire criteri e specifiche per i progetti di porti marittimi e, al tempo stesso, modificare quanto proposto dalla decisione per i porti interni e i terminali intermodali.

2. Le proposte della Commissione

2.1. Osservazioni di carattere generale

2.1.1. La Commissione è giunta alla conclusione che la posizione dei porti marittimi, dei porti di navigazione interna e dei terminali intermodali, va definita con

⁽¹⁾ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

maggior chiarezza negli orientamenti al fine di agevolare il conseguimento degli obiettivi multimodali della rete transeuropea dei trasporti. Questa si configura a suo avviso come una rete di infrastrutture multimodale che dovrebbe progressivamente combinare ed integrare assieme i diversi modi di trasporto e le singole reti nazionali. La Commissione afferma inoltre che i porti marittimi, i porti interni e le strutture di trasbordo costituiscono un requisito essenziale per il buon funzionamento del trasporto intermodale all'interno della rete. Essa rileva inoltre che la Decisione n. 1692/96 non contiene criteri specifici per lo sviluppo e l'ubicazione dei principali modi di trasporto o dei punti di interconnessione nella rete transeuropea.

2.1.2. Con la proposta in esame la Commissione intende dunque colmare tali lacune, pur limitandosi in questa fase ad inserire i porti marittimi, i porti interni e i punti di interconnessione interni nel trasporto intermodale di merci.

2.1.3. Il documento della Commissione elenca le modifiche specifiche alla Decisione n. 1692/96; risulta tuttavia impossibile valutare la portata di tali proposte senza far riferimento al testo originale. I paragrafi che seguono sono dunque un tentativo di sintetizzare le proposte procedendo in ordine logico di settore in settore.

2.2. Porti marittimi

2.2.1. Il nuovo testo proposto in sostituzione dell'articolo 12 della Decisione n. 1692/96 (cfr. articolo 1, paragrafo 3, della proposta) prevede che la rete transeuropea di trasporto comprenda circa 300 porti marittimi aperti a tutto il traffico commerciale, e li indica nelle nuove carte schematiche di cui all'Allegato I. Tali porti marittimi dovranno soddisfare i seguenti requisiti:

- un volume totale di traffico annuale non inferiore a 1 milione di tonnellate di merci; oppure
- un volume totale di traffico annuale non inferiore a 200 000 passeggeri trasportati su tratte internazionali (è prevista una deroga per le isole del mar Egeo e del mar Ionio); oppure
- fornire connessioni tra collegamenti terrestri della rete transeuropea.

I progetti portuali ed i progetti connessi di interesse comune dovranno inoltre essere conformi ai criteri e alle specifiche di cui all'Allegato II.

2.2.2. La modifica di maggior rilievo per i criteri e le specifiche dei progetti d'interesse comune (cfr. Sezione 5 — Porti marittimi — dell'Allegato II) consiste nell'inserimento di una frase che stabilisce la necessità di riservare particolare attenzione ai progetti concernenti:

- lo sviluppo della navigazione a corto raggio e della navigazione marittima-fluviale;

- la ristrutturazione delle infrastrutture portuali, in particolare nei porti situati nelle isole e nelle regioni periferiche;
- il miglioramento dell'accesso all'hinterland, in particolare mediante collegamenti ferroviari e vie navigabili;
- lo sviluppo di sistemi di gestione e informativi.

2.2.3. Il testo precisa espressamente che gli investimenti in infrastrutture portuali non sono ammissibili al contributo comunitario destinato alle reti transeuropee, se non quando soddisfano i criteri stabiliti per lo sviluppo del trasporto combinato. Secondo la Commissione tale disposizione è motivata dall'accesa concorrenza tra i diversi porti.

2.3. Porti interni

2.3.1. Secondo la modifica proposta dell'articolo 11 della Decisione n. 1296/96 (cfr. articolo 1, paragrafo 2, lettera b, della proposta) i porti di navigazione interna compresi nella rete devono soddisfare i seguenti requisiti:

- essere aperti a tutto il traffico commerciale;
- figurare nello schema di cui all'Allegato I;
- disporre di un'interconnessione con altre linee transeuropee di trasporto come da Allegato I;
- essere equipaggiati di impianti di trasbordo per il trasporto intermodale.

2.3.2. Lo schema modificato 7.2 (Vie navigabili e porti interni), di cui all'Allegato I, individua 35 porti interni.

2.3.3. Vengono di conseguenza soppressi i criteri per i porti di navigazione interna contenuti nel paragrafo A della Sezione 4 dell'Allegato II della Decisione n. 1692/96, mentre restano valide le categorie dei progetti di infrastrutture.

2.4. Trasporto combinato

2.4.1. Le modifiche proposte per l'articolo 14 della Decisione n. 1692/96 (cfr. articolo 1, paragrafo 4, della proposta) ridefiniscono i terminali per le strutture di trasbordo intermodale (eliminando il riferimento alle attività di trasbordo in collegamento con le vie marittime) e specificano che tali terminali devono:

- essere aperti a tutto il traffico commerciale;
- essere situati su uno dei corridoi ferroviari di cui all'Allegato I o ad essi collegati;
- essere equipaggiati con strutture di trasbordo per il trasporto intermodale.

I terminali devono inoltre soddisfare i criteri e le specifiche di cui alla Sezione 7 dell'Allegato II, il cui terzo trattino (ristrutturazione delle zone portuali, per permettere di sviluppare o migliorare il trasferimento dei container nel trasporto combinato) è stato modificato con la soppressione del riferimento al trasporto stradale.

2.4.2. I due schemi 7.1.A e 7.1.B dell'Allegato I che individuano i corridoi ferroviari per il trasporto combinato sono sostituiti da quattro nuovi schemi (da 7.1.0 a 7.1.4) in cui sono indicati 210 terminali intermodali. La Commissione precisa che, nel rispetto del principio della sussidiarietà, gli schemi non indicano l'ubicazione esatta dei terminali, ma le zone terminali di trasbordo.

2.5. Reti ferroviarie

2.5.1. L'articolo 10, paragrafo 4, che elenca le caratteristiche della rete ferroviaria, e la Sezione 3 dell'Allegato II vengono entrambi modificati in modo da inserire alcuni riferimenti allo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, basati in particolare sulle superstrade ferroviarie transeuropee per il trasporto merci.

2.6. Progetti adottati dal Consiglio europeo

2.6.1. Nell'elenco di cui all'Allegato III, la denominazione «Autostrada Lisbona-Valladolid» è sostituita da «collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto dell'Europa» in linea con la decisione adottata dal Consiglio europeo di Dublino nel dicembre 1996.

3. Precedenti pareri del Comitato

3.1. Nel novembre 1994 il Comitato ha adottato un parere in merito alla proposta di decisione sulla rete transeuropea dei trasporti⁽¹⁾ che è poi divenuta la Decisione n. 1692/96. Pur trattandosi, ovviamente, di un parere di ampio respiro, la parte dedicata ai porti formulava le seguenti considerazioni specifiche:

- i porti e i trasporti marittimi sono considerati un elemento chiave per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto;
- i progetti per il potenziamento dei porti vanno inquadrati nelle prospettive dei collegamenti previsti per gli altri modi di trasporto in vista della creazione di una rete transeuropea;
- le future proposte di sviluppo della navigazione a corto raggio sono attese con impazienza;
- i progetti proposti non devono provocare distorsioni di concorrenza tra i singoli porti;
- i porti interni sono destinati a svolgere un ruolo importante in un disegno organico volto ad accentuare l'intermodalità della rete transeuropea di trasporto.

3.2. Nel parere in merito a «Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa»⁽²⁾ adottato nel gennaio 1996, il Comitato sollecitava l'integrazione completa del trasporto marittimo a corto raggio nelle reti

transeuropee, delle quali doveva diventare parte integrante su un piano di parità rispetto agli altri modi di trasporto. Accoglieva inoltre con favore la proposta della Commissione di potenziare le infrastrutture portuali e la loro efficienza, auspicando in particolare un potenziamento del ruolo dei porti di piccole e medie dimensioni.

3.3. In una serie di pareri [ultimo dei quali, adottato nell'ottobre 1997, riguardava la comunicazione della Commissione dal titolo «Intermodalità e trasporto merci intermodale nell'Unione europea»⁽³⁾] il Comitato dichiarava di attribuire grande importanza al miglioramento ed all'estensione del trasporto intermodale e riconosceva l'importanza dei porti in una rete intermodale.

3.4. Nel parere in merito alle superstrade ferroviarie transeuropee per il trasporto merci adottato nel gennaio 1998 il Comitato accoglieva con favore le proposte della Commissione; a suo avviso la creazione di tali superstrade costituiva un importante passo avanti verso la ripresa delle ferrovie europee.

4. Osservazioni di carattere generale

4.1. Come già segnalato, è particolarmente difficile valutare l'effetto complessivo delle proposte della Commissione nella loro forma attuale. Il Comitato ritiene che il documento dovrebbe riprodurre il testo integrale della decisione modificata utilizzando caratteri di stampa diversi o la sottolineatura per evidenziare le modifiche.

4.2. Il Comitato si compiace del fatto che la Commissione riconosca l'importante ruolo dei porti all'interno della rete europea di trasporto e l'assoluta necessità per tali porti di disporre di collegamenti efficienti con altri modi di trasporto. Fedele a quanto affermato in precedenti pareri, il Comitato rileva inoltre con soddisfazione che la Commissione attribuisce grande rilievo allo sviluppo delle strutture intermodali e si preoccupa di individuare i corridoi e i punti di interconnessione critici.

4.3. L'approccio adottato dalla Commissione risulta sostanzialmente frammentato in quanto affronta ciascun modo di trasporto separatamente ed in termini specifici. Il Comitato avverte la necessità di mettere a punto una strategia globale che crei un nesso tra le proposte concernenti i singoli modi di trasporto da un lato e l'oggetto e gli obiettivi della rete transeuropea dall'altro, secondo la definizione fornita rispettivamente agli articoli 1 e 2 della Decisione n. 1692/96. In mancanza di tale strategia, è impossibile formulare una valutazione conclusiva della rete transeuropea.

4.4. Nonostante i riferimenti alla navigazione costiera e a corto raggio, sia nell'articolo 12 che nella versione modificata della Sezione 5 dell'Allegato II, viene scarsamente riconosciuto il contributo che lo sviluppo di tali modi può fornire al concetto di mobilità sostenibile. Il

⁽¹⁾ GU C 397 del 31.12.1994, pag. 23.

⁽²⁾ GU C 97 dell'1.4.1996, pag. 15.

⁽³⁾ GU C 19 del 31.1.1998, pag. 25.

Comitato ritiene che le proposte costituiscano una risposta inadeguata alla rilevanza data nel suo parere allo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa.

4.5. Il Comitato deplora la pressoché totale eliminazione — a quanto sembra — del trasporto stradale dallo sviluppo dei porti marittimi e del trasporto combinato nel contesto della rete transeuropea. Se da un lato appoggia incondizionatamente il potenziamento del trasporto intermodale in quanto fattore essenziale per garantire una mobilità sostenibile, dall'altro ritiene che la Commissione non possa ignorare il fatto che una percentuale assai elevata delle merci che passano dai porti comunitari è trasportata attualmente su strada e che i progetti di trasporto stradale devono partecipare in qualche forma all'integrazione dei porti e dei terminali nella rete transeuropea.

5. Osservazioni di carattere particolare

5.1. Porti marittimi

5.1.1. Il Comitato ritiene che i massimali espressi sotto forma di tonnellate di merci trasportate o di traffico internazionale di passeggeri di cui al nuovo articolo 12, paragrafo 2, vadano applicati con una certa flessibilità alla luce anche degli altri criteri da rispettare. Qualora questi siano applicati con eccessiva rigidità, vi è il rischio che i porti più piccoli, pur essendo in grado di offrire un contributo reale allo sviluppo della navigazione costiera e a corto raggio, non soddisfino le condizioni per poter partecipare a tale sviluppo. Inoltre, per quanto riguarda la lettera b), vi sono altre aree in cui il traffico nazionale tra le isole o con la terraferma raggiunge proporzioni significative.

5.1.2. La disposizione introdotta nel nuovo paragrafo 4 della Sezione 5 dell'Allegato II, la quale prevede che gli investimenti in infrastrutture nelle zone portuali non possono beneficiare del contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee «ad eccezione dei progetti di interesse comune che riguardano il trasporto combinato nelle zone portuali indicati nella Sezione 7 dell'Allegato II», suscita alcune preoccupazioni.

5.1.3. Da tale disposizione sembrerebbe, infatti, che lo sviluppo di infrastrutture non correlate al trasporto combinato può beneficiare dei finanziamenti se le infrastrutture in questione sono ubicate appena al di fuori della zona portuale, ma non al suo interno. Tale lettura può produrre delle situazioni anomale e far sì che per i progetti infrastrutturali sia scelta una ubicazione artificiosa in modo da incrementare al massimo la loro possibilità di beneficiare di finanziamenti comunitari. Inoltre, la mancata definizione del concetto di infrastruttura può suscitare delle ambiguità.

5.1.4. Vi è ampio margine per un'applicazione di volta in volta diversa e incoerente dei criteri relativi ai progetti portuali e ad altri progetti connessi di interesse comune secondo la definizione fornita nella Sezione 5 dell'Allegato II. Ciò potrebbe tradursi in un notevole vantaggio competitivo dei porti selezionati per tali progetti rispetto a quelli esclusi. Come riconosce la stessa Commissione, dal momento che sono molti i casi in cui i porti (finanziati singolarmente e non a livello

statale) competono tra loro per aggiudicarsi il traffico in direzione di o in provenienza da un hinterland comune, il settore del trasporto portuale è particolarmente sensibile all'aspetto della concorrenza tra porti.

5.1.5. Alcuni gruppi d'interesse del settore ritengono che, alla luce di quanto sopra, sarebbe più equo destinare i finanziamenti comunitari a studi di fattibilità per lo sviluppo di porti. D'altro canto, è nell'interesse generale degli obiettivi della rete transeuropea far sì che il finanziamento dei progetti portuali più significativi non sia limitato da rigide procedure amministrative. Secondo il Comitato la Commissione dovrebbe esaminare più attentamente questo difficile aspetto e gli effetti pratici derivanti, in particolari circostanze, dall'adozione della presente proposta.

5.2. Trasporto combinato

5.2.1. La modifica proposta del secondo trattino del paragrafo 1 dell'articolo 14 elimina l'attuale riferimento alle vie marittime nel contesto dei terminali che forniscono strutture di trasbordo tra i diversi modi. Il Comitato si interroga sull'opportunità di tale omissione e, fedele a quanto già osservato in generale al punto 4.4, ritiene che la navigazione costiera e a corto raggio meriterebbe di figurare espressamente tra le caratteristiche della rete transeuropea di trasporto combinato.

5.2.2. La Sezione 7 dell'Allegato II suggerisce che i criteri relativi ai progetti di interesse comune dovrebbero servire a determinare l'elenco di progetti di cui all'Allegato I, invece di costituirne un'integrazione.

5.2.3. Tra tali criteri, il secondo trattino fa esplicito riferimento alla creazione di strutture di trasbordo fisse o mobili. Un analogo riferimento dovrebbe allora figurare nella Sezione 5.3 dell'Allegato II perché il trasporto marittimo non si trovi in questo senso svantaggiato.

5.2.4. Nel terzo trattino — ristrutturazione delle zone portuali, per permettere di sviluppare o migliorare il trasferimento dei container tra i mezzi di trasporto marittimo ed altri modi nell'ambito del trasporto combinato — è stato eliminato il riferimento al trasporto stradale. Il Comitato afferma che è impossibile sviluppare il concetto di intermodalità senza una partecipazione bilanciata del trasporto stradale. Sono molti, infatti, i casi in cui potrebbe rivelarsi appropriata la realizzazione di un progetto atto a migliorare i trasferimenti dal trasporto marittimo a quello stradale in una zona portuale — si pensi ad esempio alla creazione di un accesso stradale ad un impianto portuale che eviti il centro città. Il Comitato si interroga sull'opportunità di tale omissione.

5.3. Reti ferroviarie

5.3.1. Il Comitato approva la modifica dell'articolo 10, paragrafo 4, e della Sezione 3 dell'Allegato II in

modo da inserire un riferimento allo sviluppo di nuovi servizi ferroviari, basati in particolare sulle superstrade ferroviarie transeuropee per il trasporto merci.

5.4. *Progetti adottati dal Consiglio europeo*

5.4.1. Il Comitato prende atto della sostituzione, nell'elenco di cui all'Allegato III, della denominazione «Autostrada Lisbona-Valladolid» con «collegamento multimodale Portogallo/Spagna con il resto dell'Europa» in linea con la decisione adottata dal Consiglio europeo di Dublino nel dicembre 1996 e si dichiara favorevole allo sviluppo di un collegamento multimodale.

Bruxelles, 29 aprile 1998.

6. Conclusioni

6.1. Il Comitato auspica la presentazione, nel prossimo futuro, di un documento che passi in rassegna l'intera rete transeuropea dei trasporti.

6.2. Questa andrebbe poi seguita da una valutazione basata sulla definizione di obiettivi concernenti segnatamente la realizzazione della rete intermodale, al cui riguardo il Comitato desidererebbe essere consultato come pure in merito alle relazioni della Commissione sull'applicazione e la revisione degli orientamenti, di cui agli articoli 18 e 21.

Il Presidente

del Comitato economico e sociale

Tom JENKINS

Parere del Comitato economico e sociale in merito alla «Proposta di decisione del Consiglio che adotta un Programma quadro pluriennale di azioni nel settore dell'energia (1998-2002) e misure connesse»

(98/C 214/12)

Il Consiglio, in data 4 febbraio 1998 ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 198 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale in merito alla proposta di cui sopra.

La Sezione «Energia, questioni nucleari e ricerca», del incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il parere sulla base del rapporto introduttivo del relatore Von der Decken, in data 7 aprile 1998.

Il Comitato economico e sociale ha adottato all'unanimità il 29 aprile 1998, nel corso della 354^a sessione plenaria, con 115 voti favorevoli e 3 astensioni, il seguente parere.

1. Introduzione

1.1. La proposta di decisione del Consiglio in esame si compone di una relazione e di sette allegati:

- L'allegato I è la proposta di decisione;
- L'allegato II descrive gli aspetti finanziari del primo ambito che comprende l'azione orizzontale «Analisi prospettive e controllo dei mercati»;
- L'allegato III affronta gli aspetti finanziari del secondo ambito che include l'azione orizzontale «Cooperazione energetica internazionale», attualmente realizzata nel quadro del programma Synergy;

— L'allegato IV illustra il programma tematico «Fonti energetiche rinnovabili» e i relativi aspetti finanziari. Finora esso rientra nell'ambito di Altener II;

— L'allegato V riguarda l'ambito «Efficienza energetica e riduzione delle emissioni di CO₂» e i relativi aspetti finanziari. Finora tale programma tematico rientra nell'ambito di SAVE II;

— L'allegato VI presenta il programma Carnot;

— L'allegato VII descrive gli aspetti finanziari della «Cooperazione con i nuovi Stati indipendenti», anche nell'ambito del trasporto di materie radioattive e della lotta al traffico illecito di tali materie.

1.2. L'obiettivo del programma quadro «Energia» è garantire la coerenza e l'efficacia delle azioni intraprese