

Parere del Comitato economico e sociale sul tema «L'estensione delle reti transeuropee verso le isole europee»

(2002/C 149/14)

In data 31 maggio 2001, il Comitato economico e sociale ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 23, par. 3 del Regolamento interno, di elaborare un parere sul tema «L'estensione delle reti transeuropee verso le isole europee».

La Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione», incaricata di preparare i lavori in materia, ha formulato il suo parere sulla base del rapporto introduttivo del Relatore Vassilaras in data 5 aprile 2002.

Il Comitato economico e sociale ha adottato il 25 aprile 2002, nel corso della 390ª sessione plenaria, con 81 voti favorevoli, 2 contrari e 14 astensioni, il seguente parere.

1. Premessa

1.1. Il Comitato economico e sociale ha incaricato la Sezione «Trasporti, energia, infrastrutture, società dell'informazione» di elaborare un supplemento di parere d'iniziativa per contribuire alla soluzione di uno dei grandi problemi comuni relativi alle zone insulari dell'UE: la mancanza di una politica di sviluppo e di continuità delle reti. Il Comitato spera di convincere il Consiglio e la Commissione ad adottare un nuovo approccio politico a favore delle isole. Sulla scia del Trattato di Nizza, una volta adottato, e delle conclusioni del Consiglio svoltosi in quella città, la nuova politica delle zone insulari dovrebbe essere intesa non solo a far uscire tali zone dall'isolamento e dal sottosviluppo ma anche ad offrire alle loro popolazioni la garanzia di un trattamento equo in materia di sviluppo.

1.2. Il Comitato considera che le reti transeuropee debbano assicurare la continuità con le zone insulari ed estendersi fino ad esse invece che limitarsi al litorale continentale. È altresì necessario prendere in considerazione:

- a) la base giuridica dell'articolo 158 del Trattato di Amsterdam (cfr. l'allegato I);
- b) la dichiarazione n. 30 allegata all'atto finale del Trattato di Amsterdam (cfr. l'allegato I);
- c) il futuro ampliamento dell'Unione;
- d) il Fondo di coesione, il cui regime è stato riveduto per il periodo 2000-2006;

- e) la politica regionale, che sarà rivista dopo il 2006;
- f) il contesto attuale di concorrenza e la mondializzazione;
- g) le relazioni periodiche della Commissione;
- h) il Libro bianco del 2001 sulla politica europea dei trasporti (1);
- i) la revisione delle RTE-T del 2001 (2).

1.3. Il Comitato ritiene a priori che il buon funzionamento dello spazio comunitario unico implichi il rispetto dei seguenti principi fondamentali:

- a) il mercato interno e le regole concernenti la parità di trattamento devono essere estese a tutto il territorio dell'Unione;
- b) lo sviluppo deve compensare gli svantaggi geografici permanenti.

2. Introduzione

2.1. La revisione del Trattato portata avanti a Nizza nel 2000 contiene, nelle sue conclusioni, una decisione importantissima per l'avvenire delle zone insulari europee.

(1) Libro bianco (COM(2001) 370) del 12 settembre 2001.

(2) Decisione n. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 maggio 2001 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 all'allegato III (GU L 185 del 6.7.2001, pag. 1). Parere CES: GU C 214 del 10.7.1998, pag. 40.

2.2. Le conclusioni del Consiglio di Nizza (vedere l'allegato I) riconoscono, per la prima volta nella storia della politica regionale dell'UE, che tra le azioni intraprese nell'ambito di tale politica possono essere adottate misure specifiche per risolvere i persistenti problemi delle zone insulari.

2.3. Il Comitato ritiene che tali misure debbano poter compensare gli svantaggi geografici e naturali che le zone insulari subiscono a causa delle permanenti difficoltà dovute alla loro stessa natura.

2.4. Questa dichiarazione chiarisce i punti oscuri dell'articolo 158 del Trattato di Amsterdam e al tempo stesso si inserisce nella logica della dichiarazione n. 30 allegata allo stesso Trattato concernente le zone insulari e le difficoltà che queste devono costantemente affrontare. Le regioni insulari svantaggiate di cui all'articolo 158 del Trattato di Amsterdam presentano alcuni problemi comuni. Nei suoi precedenti pareri ⁽¹⁾, il Comitato ha più volte sottolineato che la soluzione di tali problemi esige misure specifiche, indipendentemente dall'estensione delle zone stesse.

2.5. Oltre alle conclusioni di cui sopra, occorre anche prendere atto della modifica dell'articolo 159, terzo comma, la cui attuale formulazione è la seguente: «Le azioni specifiche che si rivelassero necessarie al di fuori dei Fondi, fatte salve le misure decise nell'ambito delle altre politiche della Comunità, possono essere adottate dal Consiglio, che delibera secondo la procedura di cui all'articolo 251 e previa consultazione del Comitato economico e sociale e del Comitato delle regioni».

2.6. Il Comitato ha pertanto preso parte agli sviluppi in questo contesto e ritiene di dover assolutamente proseguire la sua attività in materia presentando proposte e identificando le misure necessarie affinché i problemi cui sono continuamente sottoposte le zone insulari siano risolti grazie alla elaborazione di adeguate politiche europee.

3. Osservazioni generali

3.1. Nonostante i notevoli sforzi realizzati negli ultimi anni, molto spesso con il sostegno dell'UE, le isole presentano un ritardo persistente e molte di esse si trovano addirittura in uno stato di crisi totale. Questo è dovuto al fatto che lo stesso obiettivo 1, all'interno del quale esse si trovano sullo stesso

piano delle regioni continentali o degli Stati membri, non concede loro alcun trattamento preferenziale in virtù della loro specificità (un obiettivo 1 + potrebbe forse rimediare a tale situazione).

3.2. Su iniziativa di Eurostat, è stata adottata una definizione di isola europea, che sembra via via imporsi. In base a tale definizione un'isola:

- è una terra circondata permanentemente dalle acque;
- non è collegata al continente da alcun dispositivo fisso (ponte, tunnel ...);
- dista dal continente più di un chilometro;
- è abitata da almeno 50 persone che vi risiedono a titolo permanente;
- non accoglie la capitale di uno Stato membro.

3.3. Le isole europee hanno una superficie totale di 110 000 km quadrati (pari al 3,4 % del territorio dell'Unione) e contano circa 14 milioni di abitanti (pari al 3,43 % della popolazione). Nonostante le differenze nell'estensione o nel numero di abitanti, le isole hanno numerosi problemi in comune, soprattutto a livello economico e sociale. Solo l'acutezza di tali problemi può a volte variare (vedere la tabella allegata).

3.4. Tra questi problemi figurano i seguenti:

- le reti nel loro insieme, sia quelle di trasporto (soprattutto per quanto concerne il loro costo elevato), sia quelle dell'energia, delle telecomunicazioni o di rifornimento idrico;
- la politica da svolgere per scongiurare l'esodo della popolazione e in particolare dei giovani;
- lo sviluppo delle PMI e dell'artigianato, e la loro competitività;
- la sanità e l'accesso alle cure preventive, nonché le cure mediche urgenti;
- la cultura e l'istruzione;
- un ambiente fragile e costoso da gestire;
- l'egemonia esercitata da un settore economico determinato, spesso il turismo o la pesca;
- il carattere stagionale dell'occupazione nel settore del turismo o dell'agricoltura.

3.4.1. Tutti questi problemi insieme determinano condizioni di vita difficili per gli isolani, al punto da minacciare l'equilibrio demografico e sociale nella maggior parte di tali comunità.

⁽¹⁾ Parere «Le zone insulari svantaggiate» (GU C 232 del 31.8.1987).
Parere: «Orientamenti per azioni integrate a favore delle regioni insulari dell'Unione europea, con riferimento all'articolo 158 del Trattato di Amsterdam» (GU C 268 del 19.9.2000).

3.5. Secondo il Comitato, un sistema di reti è necessario per garantire la competitività delle zone insulari comunitarie, il loro inserimento nel mercato unico e il loro sviluppo. Tutte le condizioni devono essere soddisfatte per far sì che le isole, e soprattutto le più periferiche, siano realmente integrate nel grande mercato e non confinate in una molteplicità di mercati locali a causa dell'insufficienza e dei costi aggiuntivi delle reti di trasporto e di comunicazione. Trasporti, energia, telecomunicazioni, rifornimento idrico, trasporto di rifiuti sono tutte infrastrutture d'importanza fondamentale per dare impulso alla crescita delle isole. Gli isolani combattono per migliorare le loro condizioni di vita sul luogo, condizioni che dipendono dallo sviluppo economico e dall'occupazione. Le azioni avviate dalla politica europea devono inserirsi in questa prospettiva, facendo astrazione sia dalle unità territoriali sia dal potenziale umano.

3.6. Il Comitato ritiene opportuno adeguare il bilancio generale dell'UE ristrutturando i fondi strutturali e il Fondo di coesione al fine di disporre dei mezzi necessari per realizzare le azioni, le iniziative e i programmi europei dopo il 2006.

4. Osservazioni specifiche sulla politica europea e su quelle degli Stati membri in materia di reti transeuropee

4.1. Innanzi tutto il Comitato sottolinea un'evidenza: nei loro scambi con il resto della Comunità, le isole non beneficiano delle alternative rappresentate dai trasporti ferroviari e da quelli su strada. I cittadini che vi risiedono e le loro attività economiche si trovano in una situazione di dipendenza totale dal trasporto marittimo e aereo. La politica regionale avvantaggia più facilmente i grandi poli di sviluppo economico e le regioni europee a carattere continentale: in queste zone, gli abitanti trovano più facilmente un lavoro e le loro condizioni di vita negli agglomerati urbani, quartieri e villaggi sono più favorevoli. Grazie a questa politica, in tali regioni esistono autostrade e treni ad alta velocità, è stato possibile creare nuovi aeroporti o ristrutturare quelli esistenti e sarà naturalmente più facile sviluppare le diverse reti di quanto non lo sia nelle corrispondenti zone insulari. Per quanto ammirevole possa essere lo sforzo di cui tutti gli abitanti delle isole fanno prova per lavorare insieme e partecipare allo sviluppo, il declino delle zone insulari e della loro popolazione sarà inevitabile fino a quando non saranno adottate ulteriori misure legislative e non si provvederà ad estendere le reti fino al loro territorio.

4.2. La normativa esistente e le regole di concorrenza (articolo 88, par. 3) non danno alle isole le stesse possibilità di sviluppo delle altre regioni. Le conclusioni del vertice di Nizza mostrano chiaramente che i responsabili politici europei

hanno preso atto di questa realtà e riconoscono l'esigenza di misure positive a favore delle zone insulari. È quanto prevede anche l'articolo 89 del Trattato che istituisce la Comunità europea.

4.3. Invece di cercare di eliminarli in base alle regole comunitarie, si potrebbe pensare di trasformare in aiuti europei gli aiuti che gli Stati membri concedevano o concedono tuttora alle zone insulari per ridurre le ineguaglianze di cui esse soffrono, dando in tal modo a tutti i loro cittadini la possibilità di beneficiare delle stesse condizioni di cui godono le regioni continentali, le quali possono dal canto loro accogliere le infrastrutture e assicurare il loro accesso allo sviluppo in tutta facilità.

4.4. La liberalizzazione dei mari è una misura che certamente risponde al concetto di mercato comune ma i risultati ai quali è giunta la sua attuazione nel settore del cabotaggio marittimo sono deludenti: i fornitori di tali servizi, soprattutto quelli del settore privato, avranno infatti tendenza a privilegiare le linee redditizie e a trascurare le isole, che rendono di meno, e quindi questa evoluzione non farà che accelerare il loro declino.

5. Riflessione sulla nozione di servizio pubblico insulare

5.1. I servizi pubblici e le reti

5.1.1. Per la fornitura dei servizi in rete, il Comitato giudica i servizi pubblici quasi certamente gli unici in grado di soddisfare le esigenze delle isole. Un buon numero di esse non offrono infatti le dimensioni necessarie perché vi si insedino le imprese private, le quali del resto non mostrano alcun interesse in materia. Gli enti locali sono, dal canto loro, disposti a portare avanti tutte le missioni inerenti lo sviluppo.

5.1.2. Non sempre, le isole riescono ad attirare sufficientemente il settore privato. È dunque necessario avviare una riflessione approfondita sulla nozione di «servizio pubblico» insulare. L'intensificarsi della concorrenza nel grande mercato è infatti causa di nuovi squilibri. Questo concerne in primo luogo i trasporti insulari. La liberalizzazione del sistema dei trasporti, la soppressione dei monopoli, i sistemi di bandi di gara a livello europeo sono tutti elementi che favoriscono l'economia dell'UE e il grande mercato. Invece, per i territori insulari, la nozione di «mercato unico», resta spesso un concetto astratto.

5.1.3. L'attuale legislazione comunitaria riconosce espressamente la situazione specifica delle zone insulari e prevede per i collegamenti con le isole vari meccanismi (obblighi di servizio pubblico, appalti pubblici). I diversi sistemi di bandi di gara applicati nelle zone insulari negli ultimi anni oltre a risultare complessi sul piano procedurale non sempre favoriscono un'autentica concorrenza (spesso si presenta un solo operatore) e non determinano riduzioni di prezzo significative. L'esperienza prova che i bandi di gara non tengono sufficientemente conto dei criteri occupazionali e delle ripercussioni economiche nelle zone insulari.

5.1.4. I sistemi di «continuità territoriale» devono dunque essere generalizzati, potenziando quelli già esistenti e permettendo l'applicazione di nuovi.

5.1.5. La natura dei costi aggiuntivi legati ai trasporti insulari differisce considerevolmente a seconda della merce trasportata e del modo di trasporto. È chiaro che l'impatto economico e sociale varia a seconda del valore commerciale del prodotto importato o esportato. Qualsiasi politica di compensazione sarebbe dunque più efficace se venisse adeguata all'intensità dei problemi da risolvere.

5.1.6. Anche quando ne autorizza il ricorso, l'Unione europea ammette gli aiuti solo nell'ambito degli scambi all'interno degli Stati membri. Invece, il problema dell'accessibilità al mercato unico supera l'ambito nazionale per numerose isole che hanno frontiere marittime con più Stati, come ad esempio alcune isole del Mediterraneo (Corsica/Italia) o, a maggior ragione, le isole ultraperiferiche per le quali l'accesso al grande mercato comunitario si inserisce nel contesto del trasporto intercontinentale. Limitare questi aiuti ai soli scambi con la madrepatria sembra, a tale proposito, discriminatorio e contrario allo spirito stesso del Trattato. L'esempio recente della deroga accordata a Bornholm per la concessione di aiuti al trasporto verso Copenaghen attraverso la Svezia va in tal senso e dev'essere generalizzato. La legislazione europea deve espressamente consentire l'applicazione a qualsiasi collegamento intracomunitario delle disposizioni in materia di obblighi di servizio pubblico e di appalti pubblici previste per i collegamenti nazionali.

5.1.7. Il Comitato raccomanda dunque di modificare la normativa comunitaria in materia di aiuti di stato a finalità regionale in funzione della specificità di ciascuna zona insulare e di dare a tutte le isole dell'Unione europea la possibilità di erogare (nei limiti dei reali costi aggiuntivi) aiuti al funzionamento da versare direttamente alle imprese di trasporto per consentire loro di ridurre i loro costi aggiuntivi nel campo del trasporto sia di merci sia di passeggeri.

5.1.8. Nel caso delle isole del Mediterraneo, tali aiuti dovrebbero poter coprire gli scambi con gli Stati membri di tutta la zona del Mediterraneo. Tuttavia, il loro ammontare massimo è legato ai costi aggiuntivi determinati dagli scambi con la madrepatria.

5.1.9. Nel caso delle zone insulari ultraperiferiche, dove l'organizzazione dei trasporti dipende dagli scambi intercontinentali e non dal cabotaggio europeo, gli aiuti devono poter essere applicati al commercio con qualsiasi punto del territorio comunitario, e non solo con i porti della madrepatria. Questo permetterebbe a tali regioni di accedere direttamente, e alle migliori condizioni, ai grandi centri di produzione e di consumo situati al centro dell'Unione, introducendo in tal modo una legittima compensazione alle difficoltà estreme causate dalla loro situazione ultraperiferica.

5.1.10. Senza dimenticare la questione dei mezzi finanziari di una tale politica, la riforma dei regimi di aiuti nazionali è dunque un aspetto essenziale per risolvere i problemi dei costi aggiuntivi sostenuti dalle zone insulari nel campo dei trasporti.

5.1.11. Il costo dei trasporti nelle isole è generalmente elevato. Un gran numero di tasse nazionali, regionali o locali fanno aumentare in modo eccessivo il prezzo dei biglietti per i passeggeri o il costo del trasporto di merci. Il Comitato auspica l'eliminazione o la riduzione dei diritti prelevati dai porti marittimi per la fornitura di un eventuale aiuto, al fine di non ostacolare il trasporto verso le isole.

5.1.12. L'Unione europea desidera armonizzare tutte le imposte indirette che gravano sui trasporti. Diverse situazioni minacciano direttamente le regioni insulari:

- a) nel Libro bianco sui trasporti, la Commissione comunica che intende far applicare in tutta la Comunità una tariffazione dell'uso delle infrastrutture che rispecchi il costo reale di queste ultime e tenga conto dei costi esterni. Se non verranno adottate misure specifiche, questo rischia di colpire gravemente le regioni insulari. Da un lato, infatti, numerose isole dispongono di infrastrutture eccessive in termini di dimensioni o di quantità rispetto ad un traffico limitato e ci si può chiedere quali criteri sceglierà la Commissione per riflettere i costi reali. Dall'altro, i trasporti aerei, da cui dipendono fortemente le isole — vuoi per il trasporto dei residenti vuoi per il turismo — è considerato estremamente inquinante e dunque l'integrazione dei costi esterni avrà in questo campo un impatto particolare. Occorre dunque che la direttiva quadro che la Commissione intende proporre nel 2002 tenga conto del fatto che le regioni insulari hanno poca possibilità di scelta e valuti le ripercussioni economiche e sociali che un aumento dei costi di trasporto comporterebbe per queste regioni. La futura direttiva dovrà autorizzare espressamente le isole a beneficiare di una tariffa adeguata dell'uso delle infrastrutture portuali e aeroportuali.

b) Per le stesse ragioni, il progetto di armonizzazione fiscale concernente i carburanti utilizzati dai trasportatori marittimi e aerei dev'essere esaminato con la massima prudenza per evitare che ne risulti un aumento del costo dei collegamenti con le isole. È necessario applicare strumenti adeguati per incoraggiare l'uso dei dispositivi o dei carburanti maggiormente compatibili con l'ambiente senza però aggravare con un aumento dell'imposizione fiscale i problemi di accessibilità di cui soffrono le isole.

c) Altrettanto allarmante è l'affermazione della Commissione (3^a parte, capitolo II B) di voler assoggettare all'IVA tutto il trasporto aereo all'interno della Comunità. Nell'ambito di un'eventuale applicazione dell'IVA ai trasporti aerei comunitari, tutti gli scali insulari dovrebbero godere di un regime di esenzione.

5.1.1.3. Il Comitato insiste infine sulla necessità di assicurare la continuità e la regolarità dei servizi pubblici verso le isole, soprattutto nel settore dei trasporti, mettendo in atto, come già avviene in taluni Stati membri, pratiche di servizio minimo garantito.

5.2. Le reti transeuropee di trasporto

5.2.1. L'inserimento dei porti e degli aeroporti «ubicati in regioni insulari, periferiche o ultraperiferiche che collegano via mare tali regioni tra di loro e/o con le regioni centrali della Comunità» nei dispositivi delle RTE-T è un elemento positivo a livello finanziario in quanto permette di finanziare miglioramenti di infrastrutture portuali o aeroportuali⁽¹⁾. Esso però non basta ad inserire le regioni insulari e ultraperiferiche in una logica di trasporto marittimo a breve distanza né ad integrarle in progetti concernenti, ad esempio, le autostrade del mare.

5.2.2. Tuttavia, come i precedenti, anche i progetti prioritari riveduti di reti transeuropee di trasporto riguardano ben poco le isole. Queste ultime, fa osservare il Comitato con rammarico, ne sono totalmente assenti.

5.2.3. Il Libro bianco sui trasporti parla di «sviluppare le autostrade del mare»⁽²⁾ e ricorda che il «trasporto marittimo intracomunitario e il trasporto fluviale sono due elementi chiave dell'intermodalità ... e che alcuni collegamenti marittimi dovrebbero far parte della rete transeuropea alla stregua delle autostrade o delle ferrovie.» Ancora una volta, le «autostrade del mare», il cui obiettivo è di aggirare le strozzature esistenti (Pirenei, Alpi) non dovrebbero ignorare le zone insulari. Esse dovrebbero invece rappresentare delle vere e proprie opportunità di rompere il loro isolamento.

5.2.4. Il Comitato ritiene che la Commissione dovrebbe integrare nelle reti transeuropee di base il collegamento marittimo con le isole, soprattutto quelle più popolate che possiedono reti transeuropee estese, paragonabili a quelle del continente sul piano dei costi e della qualità. Secondo il Comitato è altresì necessario insistere sull'esigenza di connettere le grandi vie stradali, fluviali e le principali linee ferroviarie internazionali con i collegamenti marittimi verso le isole.

5.3. L'energia

5.3.1. La copertura del fabbisogno energetico delle isole presenta problemi particolari, dovuti ad un tipo specifico di approvvigionamento (insufficiente, costoso e spesso interrotto, specie in situazioni di crisi), alla difficoltà di collegare le isole con le reti energetiche nazionali o transeuropee e alle forti variazioni stagionali del consumo legate al turismo.

5.3.2. Il Comitato economico e sociale ritiene che tra le misure necessarie debbano figurare:

- il finanziamento dei lavori d'infrastruttura necessari per rompere l'isolamento di queste zone e garantire loro l'accesso alle fonti di energia del continente oppure, se del caso, per esportare il loro potenziale energetico verso le reti continentali;
- la promozione delle fonti di energia rinnovabili, attraverso incentivi economici e fiscali, nonché attraverso specifici progetti pilota nelle regioni insulari, in particolare quelle non ancora collegate alle reti transeuropee di energia;
- per le isole che non sono collegate alla rete elettrica continentale, che non lo saranno in un futuro immediato e che producono elettricità ad un costo superiore a quello della grande rete europea, mantenere la perequazione delle tariffe si rivelerà indispensabile anche quando il mercato dell'elettricità sarà totalmente liberalizzato. Chi venderà infatti l'energia sui piccoli mercati insulari, e a quale prezzo? Questo meccanismo di perequazione dev'essere sostenuto da un sistema di regolamentazione pubblica, concernente sia il consumo domestico sia quello industriale, che compensi gli squilibri della concorrenza e garantisca un uso ottimale delle risorse energetiche.

5.4. I rifiuti

5.4.1. Nelle isole, lo smaltimento dei rifiuti costituisce un problema che presenta notevoli ripercussioni ambientali e la cui gravità aumenta a causa dell'importanza che assume il turismo nello sviluppo della loro economia. Nel caso delle regioni insulari dunque, ci si deve orientare prioritariamente alla promozione di programmi volti ad assicurare il riciclaggio e il riutilizzo dei rifiuti solidi nonché il recupero di energia a partire da rifiuti.

(1) Decisione n. 1346/2001/CE del 22 maggio 2001.

(2) Libro bianco (COM(2001) 370 def.) del 12 settembre 2001, parte prima II A1 pag. 44.

5.4.2. Sarà difficile che nella maggior parte delle isole europee le carcasse metalliche, gli oli o i cartoni possano venire riciclati in un futuro immediato. L'esportazione di questi prodotti voluminosi, pesanti, a volte pericolosi, dipende per forza da sistemi di trasporto marittimo, i cui costi si aggiungono a quelli delle reti terrestri delle regioni continentali. Chi deve sostenere i costi aggiuntivi? I residenti, i turisti, oppure la Comunità, che impone regole di sicurezza e di prossimità non adeguate a collettività che contano poche migliaia di abitanti?

5.4.3. Alla stregua delle norme legislative in vigore in Spagna per le isole Canarie o Baleari, occorre elaborare un sistema di compensazione del trasporto di rifiuti verso il continente come elemento di una rete europea di smaltimento dei rifiuti.

5.5. *Il problema idrico*

5.5.1. La questione delle riserve idriche, della loro gestione e della loro qualità è direttamente collegata allo sviluppo del turismo nelle isole e al corrispondente aumento del consumo di acqua. Il collegamento idrico delle isole tra di loro (arcipelaghi) o con il continente dev'essere mantenuto nei limiti del possibile, riconoscendo che si tratta di un servizio di base indispensabile e la commercializzazione dell'acqua dev'essere garantita ad una tariffa compatibile con il livello economico dei residenti.

5.5.2. Tra i problemi più gravi figura anche quello dell'inquinamento dell'acqua di mare, che si ripercuote su due pilastri dell'attività economica delle isole, il turismo e la pesca. Per assicurare lo sviluppo delle isole, è indispensabile disporre di programmi specifici di rifornimento idrico, di controllo ambientale degli scarichi nei corsi d'acqua, di gestione dei liquami, di dissalazione dell'acqua di mare, ecc.

5.6. *Telecomunicazioni*

5.6.1. La realizzazione delle reti di telecomunicazione rappresenta senza dubbio un obiettivo prioritario per tutte le regioni periferiche, specie le isole, anche se forse i vantaggi della loro diffusione e del loro sviluppo sono stati sopravvalutati. Come si evince in particolare dalla seconda relazione sulla coesione, i settori legati alla ricerca e alla tecnologia nonché i servizi e le industrie ad alto valore aggiunto continuano a puntare sulle regioni più dinamiche, le quali non solo ospitano le attività a più alta intensità di telecomunicazioni ma dispongono anche della popolazione meglio formata al loro uso. Le telecomunicazioni, va altresì notato, non si scontrano con i problemi di accesso fisico che rendono complicati i trasporti di passeggeri e merci.

5.6.2. Ad ogni modo, le future politiche dovranno integrare la promozione delle telecomunicazioni in tutti gli ambienti insulari. Le telecomunicazioni possono infatti potenziare alcuni settori dell'economia vitali per le isole, garantendo ad esempio un'offerta più ampia di servizi d'insegnamento e di formazione, la creazione di contatti con le università e i centri di ricerca, il soddisfacimento delle esigenze nel campo della sanità, del turismo, della pubblicità, dell'attualità o dell'informazione, o ancora la diversificazione dell'economia locale grazie allo sviluppo del commercio elettronico, dell'attività imprenditoriale basata sulle risorse dell'elettronica, ecc.

5.6.3. Tutti pensano alle telecomunicazioni e ne parlano. Ma la loro utilizzazione nelle zone insulari non è stata ancora pienamente realizzata, in quanto il grande mercato delle telecomunicazioni è lo stesso dell'economia tradizionale. Uno dei campi principali di utilizzazione delle nuove tecnologie per le isole dev'essere la promozione dell'identità culturale attraverso una migliore conoscenza del patrimonio e della storia degli insediamenti insulari al fine di ritrovare le radici comuni e di ristabilire gli scambi tradizionali scomparsi successivamente alla rivoluzione industriale.

5.6.4. Le nuove tecnologie di telecomunicazione devono permettere alle isole di creare delle reti per migliorare il loro decentramento e sviluppare codificazioni comuni. Quello attuale non è solo un problema tecnico ma concerne anche la messa a disposizione di competenze, vale a dire il possesso di conoscenze che assicurino uno sviluppo legato ad una serie di servizi. Tenendo conto delle piccole dimensioni delle isole, un'unica soluzione è possibile: sviluppare alleanze per assicurare un contenuto di qualità ai nuovi servizi (mass media, cultura, turismo ...).

5.6.5. I recenti problemi sorti nell'ambito della distribuzione delle licenze regionali di accesso alla rete locale radio per la diffusione di dati digitali ad alta velocità in Francia ⁽¹⁾ lasciano intravedere un altro pericolo. Gli operatori privati non sono interessati alle isole in quanto la popolazione è troppo scarsa per garantire la redditività dell'investimento ed il mercato è troppo limitato. Solo un servizio pubblico può dare alle isole la sicurezza dell'accesso alle informazioni ad alta velocità. Tale esperienza mostra che il settore privato delle telecomunicazioni non si interessa necessariamente alle popolazioni insulari e che queste ultime rischiano di rimanere al di fuori delle future evoluzioni tecnologiche.

(1) Gli operatori selezionati dall'ART (Agence de régulation des télécommunications) per i dipartimenti di oltremare, la Corsica e l'Alvernia (Siris, Completel, Outremer Télécom) hanno rifiutato le loro licenze.

6. Proposte

6.1. *Misure specifiche per assicurare l'estensione e la continuità delle reti transeuropee fino alle regioni insulari dell'UE*

6.1.1. Il Comitato propone di accompagnare la creazione di sistemi di trasporto con l'utilizzo in particolare di imbarcazioni rapide che integrino le isole in mercati più aperti rispetto ai tradizionali cordoni ombelicali con la madrepatria. È necessario generalizzare i sistemi di continuità territoriale affinché questa non sia solo nazionale ma anche europea per permettere di collegare le isole all'intero mercato unico e non solo alla loro interfaccia nazionale sul continente europeo.

6.1.2. Se si vuole che la nozione di mercato unico non rimanga un concetto astratto per le isole, non si può considerare il fatto di compensare i costi aggiuntivi del trasporto come una politica discriminatoria in grado di provocare una distorsione nel funzionamento del mercato. Qualsiasi politica di compensazione deve tuttavia essere adeguata all'intensità e alla natura dei problemi da risolvere: le isole quindi rivendicano l'applicazione, nei loro confronti, di criteri di discriminazione positiva.

6.1.3. La Commissione stessa, nel Libro bianco sulla politica europea dei trasporti fino al 2010 osserva quanto segue: «In base all'esperienza, gli aiuti di importo limitato non falsano in genere la concorrenza né hanno alcuna influenza sugli scambi. A differenza di quanto avviene negli altri settori economici, tutti gli aiuti ai trasporti devono essere preventivamente notificati alla Commissione. Questo obbligo generale appare tuttavia sproporzionato, soprattutto quando si tratta di compensare obblighi di servizio pubblico legati a collegamenti con regioni periferiche della Comunità e piccole isole. La Commissione proporrà un allineamento delle procedure in questo senso»⁽¹⁾.

6.1.4. Il Comitato prende atto della volontà della Commissione di adeguare le sue procedure e spera che i massimali non ufficiali degli «aiuti ad importo limitato» e la nozione di «piccole isole» siano interpretati nel modo più ampio possibile per quanto concerne tutte le isole, tenendo conto delle specificità riconosciute nei diversi testi che trattano di questo problema.

6.1.5. Il Comitato appoggia la proposta presentata nella conferenza di Cagliari in cui si invita la Commissione a promuovere una politica e una normativa comunitaria a favore del trasporto marittimo in grado di collegare, per via navigabile, il Mare del Nord al Mediterraneo e al Mar Nero e di creare «autostrade del mare» nel Mediterraneo.

6.1.6. Il Comitato economico e sociale auspica che tutte le isole europee abbiano accesso ad un fondo specifico che consenta di finanziare infrastrutture di trasporto fisse o mobili e qualsiasi forma di rete pubblica (energia, telecomunicazioni, acqua, rifiuti).

6.1.7. Auspica inoltre che tutte le isole europee abbiano la possibilità di versare direttamente alle imprese aiuti al funzionamento che consentano alle imprese stesse di ridurre i costi aggiuntivi sostenuti nel settore dei trasporti. Tali aiuti, concernenti sia il trasporto di merci sia quello di passeggeri, dovranno permettere di assicurare l'uguaglianza dei costi reali.

6.1.8. La Commissione intende applicare i principi di trasparenza dei prezzi ai mezzi di trasporto ferroviari, stradali e marittimi. Il Comitato chiede che il carattere insulare venga preso in considerazione in tutti i suoi aspetti nel calcolo del prezzo di trasporto (tempo di viaggio, prezzo, frequenza, trasbordo, ecc.) (vedere la cartina allegata). Il Comitato auspica inoltre che vengano presi in considerazione i parametri sociali vista l'importanza dei trasporti nelle isole, soprattutto sul piano occupazionale.

6.1.9. Il Comitato propone di proclamare il 2005 «Anno europeo delle zone insulari». In tale occasione, la Commissione potrebbe valutare le misure già prese a favore delle isole e adottare una politica più ambiziosa contemporaneamente alla riforma dei fondi strutturali e della politica regionale.

6.2. *Verso una politica integrata per le isole e le regioni insulari ultraperiferiche*

6.2.1. Oltre ad uno sforzo per sviluppare le reti transeuropee, il Comitato desidera richiamare l'attenzione della Commissione sulla necessità di definire una politica integrata che permetta alle isole e alle zone insulari ultraperiferiche di beneficiare di condizioni di discriminazione positiva. Quattro misure sembrano in grado di soddisfare questo obiettivo generale su cui si devono basare le politiche settoriali:

- a) chiarire il significato dell'articolo 158 del Trattato, conformemente sia allo spirito della Dichiarazione n. 30 allegata all'atto finale del Trattato di Amsterdam sia alle conclusioni del Consiglio europeo di Nizza. Tale articolo dovrebbe essere potenziato attraverso l'inserimento di riferimenti specifici al principio di coesione territoriale nonché ai diversi territori che presentano problemi strutturali permanenti, ad esempio le regioni a bassa densità di popolazione e le regioni di montagna che soffrono degli stessi handicap. Lo Schema di sviluppo dello spazio comunitario va, modestamente, in questo senso.

⁽¹⁾ Libro bianco (COM(2001) 370 def.) del 12 settembre 2001, parte terza, III B3, pag. 90.

Nella «Prima relazione intermedia sulla coesione economica e sociale»⁽¹⁾, la Commissione ricorda «l'importanza del territorio comunitario occupato dalle zone montane, dalle regioni costiere, dalle isole e dagli arcipelaghi». Per il Comitato, occorre fare di più;

- b) è opportuno che la riforma della politica regionale e in particolare dei fondi strutturali, che avverrà dopo il 2006, preveda la creazione di uno strumento finanziario specifico per i territori che non rientrano nell'obiettivo 1 e che subiscono svantaggi geografici o demografici permanenti — in particolare le isole — e che tale strumento finanziario possa servire — tra l'altro — a cofinanziare infrastrutture di trasporto fisse o mobili e qualsiasi forma di rete pubblica (energia, telecomunicazioni, acqua, rifiuti). Tale riforma dovrebbe tener conto delle conseguenze che avrà l'ampliamento sulla posizione delle isole nella politica regionale;
- c) in linea con le proposte del Libro bianco sulla governance⁽²⁾, le isole devono godere di un più ampio riconosci-

⁽¹⁾ COM(2002) 46 def., pag. 16 della versione francese.

⁽²⁾ COM(2001) 428 def.

mento. La Commissione dovrebbe applicare sistematicamente un approccio «interservizi» o creare una specifica Direzione generale al suo interno per avere una visione e una gestione integrata delle politiche che riguardano le isole o che hanno un impatto su di esse.

- d) le zone insulari, periferiche ed ultraperiferiche devono infine essere considerate un elemento centrale della politica comunitaria concernente le regioni limitrofe ed esterne; esse rappresentano un ponte economico e sociale di un'Europa aperta al mondo e non il punto finale delle reti interne.

6.2.2. Il Comitato economico e sociale ritiene che tale approccio integrato, potenziato da meccanismi nazionali di consultazione «ex ante» degli Stati membri sulla normativa concernente le zone insulari, permetterebbe di garantire un vero e proprio partenariato a tre tra le zone insulari, gli Stati e la Commissione.

6.2.3. Il Comitato desidera contribuire al rafforzamento del dialogo con le regioni insulari. In quanto rappresentante della società civile organizzata dell'UE, è disposto a collaborare e a sostenere qualsiasi iniziativa in tal senso.

Bruxelles, 25 aprile 2002.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale
Göke FRERICHs