

Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni ed informazioni

---

### Sommario

#### I *Comunicazioni*

.....

---

#### II *Atti preparatori*

##### **Comitato economico e sociale**

Parere in merito ad una proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 78/176/CEE del 20 febbraio 1978 relativa ai rifiuti provenienti dall'industria del biossido di titanio .....	1
Parere in merito ad una proposta di revisione nel 1983 del programma pluriennale di ricerca (1980 - 1983) del Centro comune di ricerca .....	2
Parere in merito ad una proposta della Commissione al Consiglio recante fissazione del sistema delle preferenze tariffarie generalizzate della Comunità per il periodo 1983 - 1985 e apertura del regime applicabile per il 1983 .....	4
Parere in merito all'undicesima relazione sulla politica di concorrenza della Commissione delle Comunità europee .....	6
Parere in merito alla politica dei trasporti della Comunità europea per gli anni '80 ...	9
Parere in merito alla	
— proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la concessione di un sostegno finanziario a progetti dimostrativi nei seguenti settori: sfruttamento delle fonti energetiche alternative, risparmi di energia e sostituzione degli idrocarburi e alla	
— proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la concessione di un sostegno finanziario a progetti di pilota industriale e dimostrativi nel settore della liquefazione e gassificazione dei combustibili solidi .....	15

## II

(Atti preparatori)

## COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

**Parere in merito ad una proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 78/176/CEE del 20 febbraio 1978 relativa ai rifiuti provenienti dall'industria del biossido di titanio**

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 196 del 30 luglio 1982, pag. 6.

### A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 23 luglio 1982 di consultare, conformemente alle disposizioni degli articoli 100 e 235 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

### B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea e in particolare gli articoli 100 e 235,

vista la richiesta di parere – presentata dal Consiglio delle Comunità europee il 23 luglio 1982 – in merito alla proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 78/176/CEE del 20 febbraio 1978 relativa ai rifiuti provenienti dall'industria del biossido di titanio <sup>(1)</sup>,

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza del 13 ottobre 1982, approvata dai propri membri il 27 ottobre 1982, di affidare il compito di predisporre il parere in materia a un relatore generale, ai sensi dell'articolo 18 del regolamento interno,

ascoltata la relazione tenuta dal relatore generale sig. Romoli,

visto quanto deliberato dai propri membri durante la 201<sup>a</sup> sessione plenaria tenutasi il 27 e 28 ottobre 1982 (seduta del 27 ottobre 1982),

considerato il proprio parere sulla proposta di direttiva del Consiglio relativa alle modalità di sorveglianza e di

controllo degli ambienti ricettori degli scarichi dell'industria del biossido di titanio <sup>(2)</sup>,

HA ADOTTATO

all'unanimità

IL SEGUENTE PARERE:

1. Il Comitato rileva che la direttiva originaria 78/176/CEE stabiliva che gli Stati membri avrebbero dovuto elaborare programmi nazionali per la riduzione progressiva dell'inquinamento provocato dai rifiuti del biossido di titanio e comunicarne gli sviluppi entro il 1° luglio 1980, per dar modo alla Commissione di presentare al Consiglio, nei sei mesi successivi, le proposte di armonizzazione di detti programmi, e consentire quindi agli stessi Stati membri di porli in atto il 1° gennaio 1982 al più tardi.

2. Il Comitato rileva inoltre che gli Stati membri hanno ritardato a presentare i rispettivi programmi nazionali e che, d'altro canto, la Commissione si è resa

(1) GU n. C 196 del 30. 7. 1982, pag. 6.

(2) GU n. C 230 del 10. 9. 1981, pag. 5.

conto che le informazioni fornite non le consentivano di presentare al Consiglio proposte appropriate di armonizzazione di detti programmi. La Commissione ha pertanto richiesto agli Stati membri informazioni complementari, il che significa che le scadenze previste dalla direttiva originaria non possono essere rispettate.

3. Il Comitato approva le proposte della Commissione di rinviare la scadenza per la presentazione della proposta di armonizzazione dei programmi nazionali al 30 ottobre

1982 e quella per l'attuazione dei programmi dal 1° gennaio 1982 al 1° giugno 1983.

4. Tuttavia, il Comitato deplora il fatto che gli Stati membri non abbiano elaborato e presentato alla Commissione le informazioni richieste entro la data limite fissata dalla direttiva originaria e sollecita la Commissione ad adottare una decisione sull'armonizzazione dei programmi nazionali in conformità alla scadenza fissata dalla nuova proposta.

Fatto a Bruxelles, il 27 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

#### Parere in merito ad una proposta di revisione nel 1983 del programma pluriennale di ricerca (1980 - 1983) del Centro comune di ricerca

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 315 del 1° dicembre 1982, pag. 16.

#### A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 19 agosto 1982 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 18 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

#### B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

#### IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea e in particolare l'articolo 18,

vista la richiesta di parere - presentata dal Consiglio delle Comunità europee il 19 agosto 1982 - in merito alla proposta di revisione nel 1983 del programma pluriennale di ricerca (1980 - 1983) del Centro comune di ricerca,

visto il regolamento interno e segnatamente l'articolo 18,

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza di designare un relatore generale per preparare il parere (decisione presa il 13 ottobre 1982),

visto il proprio parere sul programma pluriennale del CCR (1980 - 1983) (1),

visti i progetti di parere e di relazione presentati dal relatore generale von der Decken,

visto quanto deliberato dai propri membri il 27 ottobre 1982 (201<sup>a</sup> sessione plenaria del 27 e 28 ottobre 1982),

#### HA ADOTTATO

all'unanimità, meno 1 astensione

#### IL SEGUENTE PARERE:

1. Il Comitato è estremamente dispiaciuto di non essere in grado di esaminare e discutere il documento con tutta l'accuratezza che richiederebbe l'argomento, a causa del poco tempo a disposizione e del fatto che la consultazione è coincisa con il rinnovo del mandato. Si tratta infatti di modificare sostanzialmente per l'ultimo anno di attività l'intero programma di tutti i centri comuni di

(1) GU n. C 297 del 28. 11. 1979.

ricerca della Comunità. I cambiamenti sono tali da anticipare il futuro programma del CCR per il 1984 - 1987 e oltre. Nella situazione attuale il Comitato deve limitarsi all'analisi di alcuni punti chiave rimandando il dibattito particolareggiato al momento dell'esame del programma 1984 - 1987, previsto per la primavera 1983.

2. Nel parere sull'attuale programma 1980 - 1983 il Comitato si era dichiarato favorevole all'intenzione della Commissione di ridurre progressivamente la preponderanza del settore nucleare del CCR rispetto al settore non nucleare; nessuno si nascondeva tuttavia le difficoltà di ordine pratico insite in un tale mutamento degli obiettivi del Centro di ricerca, soprattutto tenendo presente che i centri di ricerca hanno ampliato la loro attività quasi esclusivamente per studiare l'intera problematica nucleare (Euratom). Il Comitato si rammarica che ora tale tendenza venga interrotta, anche se ciò appare inevitabile a motivo dell'importanza e delle dimensioni del progetto Super-Sara.

3. Il Comitato constata con soddisfazione che il progetto Super-Sara sembra essere chiaramente definito e che esso ha trovato una sua collocazione specifica e riconosciuta dagli specialisti nell'ambito della collaborazione internazionale in questo campo. Una migliore comprensione della possibile evoluzione di incidenti con grosse ripercussioni anche se altamente improbabili, risulta particolarmente importante in considerazione dell'elevato numero di reattori ad acqua leggera in funzione oggi in Europa.

4. Il Comitato si rammarica che a causa dell'ampiezza e dell'importanza del progetto Super-Sara risultino necessari dei tagli nel programma sicurezza dei reattori e nella gestione dei combustibili nucleari. Si tratta di tagli apparentemente discutibili e che minacciano l'equilibrio del programma.

5. Il Comitato approva l'intenzione della Commissione di suddividere il progetto Super-Sara in fasi ben delineate rimandando le decisioni sulle singole fasi al momento in cui saranno disponibili in misura sufficiente informazioni e dati particolareggiati. Il Comitato invita tuttavia la Commissione ad adoperarsi affinché le deci-

sioni necessarie vengano prese in tempo utile in modo da evitare inutili ritardi che creano poi spese maggiori.

6. Il Comitato approva le innovazioni proposte dalla Commissione e intese ad inserire maggiormente il CCR nella strategia globale di R&S. In tale contesto esso prende atto con soddisfazione degli sforzi intrapresi nei settori della telerilevazione al servizio della politica agraria comune, dell'istituzione di un servizio particolare a sostegno dell'ufficio comunitario di riferimento, della creazione, basata sull'esperienza acquisita, di un istituto di formazione e di studio per i paesi in via di sviluppo e del rafforzamento della ricerca nel settore dell'informatica.

7. La Commissione chiede un aumento di posti che conta di rimborsare a partire dal 1985. I motivi per l'aumento del personale sono molteplici:

- attuazione del progetto Super-Sara;
- completamento e rinnovo delle infrastrutture;
- rafforzamento di alcune attività non nucleari;
- migliore mobilità e attenuazione del problema riguardante la piramide dell'età.

Benché abbia delle forti riserve ad approvare l'aumento di personale, il Comitato non può ignorare completamente tale necessità ed approva pertanto le richieste avanzate, fatte salve le condizioni seguenti:

- il rimborso dei posti a partire dal 1985 deve essere effettivo;
- la Commissione deve intensificare al massimo il proprio impegno per contenere l'aumento di personale grazie alla partecipazione degli enti di ricerca nazionali;
- a tale scopo occorre accertarsi che non vengano istituite nuove unità amministrative.

8. Per evitare inutili ritardi nell'attuazione delle attività programmate evitando così anche nuove ed inutili spese, il Comitato raccomanda caldamente che siano al più presto accordati i mezzi richiesti in modo da poter immediatamente aggiudicare gli appalti per il circuito Super-Sara e per il rinnovo delle infrastrutture.

Fatto a Bruxelles, il 27 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

**Parere in merito ad una proposta della Commissione al Consiglio recante fissazione del sistema delle preferenze tariffarie generalizzate della Comunità per il periodo 1983 - 1985 e apertura del regime applicabile per il 1983**

Il testo che ha formato oggetto della consultazione è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 274 del 15 ottobre 1982.

**A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE**

Il Consiglio ha deciso in data 5 agosto 1982 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla proposta di cui sopra.

**B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE**

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

**IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,**

viste le disposizioni del trattato che istituisce la Comunità economica europea e, in particolare, l'articolo 198,

vista la richiesta di parere - presentata dal Consiglio delle Comunità europee il 5 agosto 1982 - concernente la proposta della Commissione al Consiglio recante fissazione del sistema delle preferenze tariffarie generalizzate della Comunità per il periodo 1983 - 1985 e apertura del regime applicabile per il 1983 <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento interno e segnatamente l'articolo 18,

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza di nominare un relatore generale per tale argomento (decisione del 13 ottobre 1982),

visti i precedenti pareri sull'argomento e segnatamente quelli del 30 aprile 1980 <sup>(2)</sup>, del 30 ottobre 1980 <sup>(3)</sup> e del 29 ottobre 1981 <sup>(4)</sup>,

visto il progetto di parere e ascoltata la relazione presentata dal relatore generale Dietmar Cremer,

visto quanto deliberato dai propri membri il 27 ottobre 1982 (201<sup>a</sup> sessione plenaria del 27 e 28 ottobre 1982),

**HA ADOTTATO**

all'unanimità, meno 2 astensioni

**IL SEGUENTE PARERE:**

1. Il Comitato ritiene che lo schema delle preferenze generalizzate costituisca un importante strumento di

sviluppo economico per i paesi beneficiari e rappresenti per la Comunità uno strumento indispensabile di politica in materia di cooperazione. Tuttavia, quest'ultima deve proseguire la lotta per uscire dall'attuale crisi economica, specie in campo occupazionale. Sotto questo profilo, l'applicazione dell'SPG continua ad essere una sfida per la Comunità.

Il Comitato si domanda pertanto se la proposta della Commissione di estendere l'SPG tenga sufficientemente conto dell'attuale situazione economica e sociale. Il Comitato si chiede in particolare se la Commissione sia riuscita a stabilire un equilibrio fra, da un lato, le preoccupazioni dei settori economici europei, e segnatamente l'agricoltura, e dall'altro, il fatto che nei paesi in via di sviluppo in cui prevale l'agricoltura, il solo sviluppo possibile deve passare attraverso il settore agricolo (produzioni per il consumo interno ed esportazioni di prodotti agricoli).

2. Il Comitato intende sottolineare la necessità di incoraggiare altri paesi industrializzati a compiere sforzi analoghi a quelli della Comunità nel settore delle preferenze tariffarie. La Comunità deve infatti evitare che per determinati prodotti le pressioni concorrenziali sul proprio mercato diventino troppo grandi. In tale spirito, è altresì opportuno prendere in considerazione le possibili ripercussioni, per la Comunità, dell'attuazione delle nuove concezioni degli Stati Uniti in tema di reciprocità nelle relazioni commerciali con i paesi terzi ed in particolare con quelli in via di sviluppo.

Inoltre, il Comitato rileva che taluni paesi industrializzati possono godere di un accesso preferenziale al mercato comunitario, tramite investimenti operati nei paesi emergenti beneficiari dell'SPG comunitario, mentre questi stessi paesi industrializzati rifiutano o limitano l'accesso dei prodotti comunitari ai mercati nazionali.

3. Il Comitato manifesta ancora una volta la propria volontà di accordare il beneficio dell'SPG soprattutto ai

<sup>(1)</sup> GU n. C 274 del 18. 10. 1982.

<sup>(2)</sup> GU n. C 205 dell'11. 8. 1980.

<sup>(3)</sup> GU n. C 331 del 17. 12. 1980.

<sup>(4)</sup> GU n. C 343 del 31. 12. 1981.

paesi che ne hanno maggiormente bisogno e rammenta i criteri per un'applicazione selettiva dell'SPG che esso aveva suggerito nel parere del 30 aprile 1980, e cioè:

- capacità dei pvs (fondata su dati statistici) ad esportare verso la Comunità con dazi comunitari normali, al di là della quantità di prodotti ammessa con preferenza tariffaria (superamento del massimale per paese);
- percentuale delle esportazioni verso la Comunità di un prodotto proveniente da un pvs nel totale delle esportazioni di tale paese;
- percentuale delle importazioni nella Comunità di un prodotto proveniente da un pvs nel totale delle importazioni della Comunità di tale prodotto;
- percentuale di un prodotto esportato da un pvs nel commercio mondiale di tale prodotto;
- stadio tecnologico, per un dato settore o per un determinato prodotto, del pvs considerato.

In tale contesto, il Comitato trova inadeguate le proposte della Commissione volte ad estendere a taluni paesi a commercio di stato l'accesso preferenziale al mercato comunitario per un maggior numero di prodotti (industriali ed agricoli). Il Comitato mantiene a questo riguardo le riserve espresse nel suo parere del 29 ottobre 1981 sulla Cina e sulla Romania.

Fatto a Bruxelles, il 27 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

4. Il Comitato ribadisce le raccomandazioni per l'introduzione nel regolamento di una clausola sull'applicazione di norme sociali minime, nello spirito del parere che esso ha formulato il 3 luglio 1980 circa una politica di cooperazione allo sviluppo e le conseguenze economiche e sociali derivanti dall'applicazione di talune norme internazionali in materia di condizioni di lavoro<sup>(1)</sup>. Esso appoggia la Commissione la quale chiede al Consiglio di pronunciarsi su questo dossier.

5. Ancora una volta il Comitato si rammarica di dover presentare un parere su delle proposte della Commissione in termini estremamente brevi e sulla base di testi incompleti. Ciò impedisce non solo al Comitato, ma soprattutto alla Commissione e al Consiglio, di prendere in considerazione le preoccupazioni degli ambienti professionali comunitari nei settori interessati. In ogni caso, esso chiede di venir consultato circa le modifiche di rilievo che la Commissione potrebbe eventualmente essere spinta ad apportare alle proprie proposte originarie.

6. Il Comitato rammenta inoltre l'auspicio, ribadito in varie occasioni, che gli oneri derivanti dall'apertura dell'SPG ai paesi in via di sviluppo, vengano ripartiti equamente fra tutti i settori economici e sociali della Comunità.

<sup>(1)</sup> GU n. C 230 dell'8. 9. 1980.

**Parere in merito all'undicesima relazione sulla politica di concorrenza della Commissione delle Comunità europee**

**A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE**

La Commissione ha deciso in data 12 maggio 1982 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulla relazione di cui sopra.

**B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE**

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

**IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,**

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea e in particolare l'articolo 198,

vista la richiesta di parere – presentata dalla Commissione delle Comunità europee il 12 maggio 1982 – in merito all'undicesima relazione sulla politica di concorrenza,

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza di affidare alla sezione «Industria, commercio, artigianato e servizi», l'incarico di elaborare il parere in materia (decisione del 26 gennaio 1982),

visto quanto deliberato dalla sezione l'8 settembre 1982 (85<sup>a</sup> riunione),

visto il parere d'iniziativa riguardante la politica di concorrenza della Comunità alla luce dell'attuale situazione economica e sociale (parere adottato il 30 aprile 1981) <sup>(1)</sup>,

visto il parere in merito alla decima relazione sulla politica di concorrenza (parere adottato il 24 febbraio 1982) <sup>(2)</sup>,

vista la propria decisione del 28 ottobre 1982 di designare, conformemente all'articolo 18 del R. I., il sig. Evain quale relatore generale,

visto l'articolo 46 del R.I.,

ascoltata la relazione del sig. Evain,

visto quanto deliberato nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria del 27 e 28 ottobre 1982 (seduta del 27 ottobre),

**HA ADOTTATO**

all'unanimità

**IL SEGUENTE PARERE:**

**1. Osservazioni generali**

1.1. Il Comitato nota con soddisfazione che da quando è stata introdotta la nuova procedura di consultazione

annuale del Comitato, la relazione della Commissione menziona i pareri da questo adottati. Esso si compiace che la Commissione abbia formalmente riconosciuto che il Comitato rappresenta un luogo ad hoc per l'informazione e la concertazione tra tutti gli ambienti economici e sociali, seguendo in ciò le raccomandazioni formulate nel parere d'iniziativa sulla politica di concorrenza del 30 aprile 1981 e nel parere del 24 febbraio 1982 in merito alla decima relazione sulla politica di concorrenza.

1.2. Nel parere d'iniziativa del 30 aprile 1981 il Comitato economico e sociale aveva ribadito in special modo la priorità attribuita agli aspetti socioeconomici, ivi compresi i fattori regionali, negli obiettivi stessi del trattato di Roma. Di conseguenza anche la politica di concorrenza deve tener conto della situazione economica e sociale.

Nell'introduzione che precede l'undicesima relazione la Commissione riconosce che la situazione di crisi e di difficoltà economiche non accenna a diminuire e che la Comunità stessa è estremamente sensibile agli effetti della crisi.

Questa constatazione conferma l'attualità delle indicazioni contenute nel citato parere.

1.3. Ciò premesso la Commissione – sia pur evitando le distorsioni di concorrenza all'interno del mercato comune e impedendo qualsiasi comportamento sleale – dovrebbe sforzarsi di agevolare la necessaria cooperazione tra le imprese della Comunità avvalendosi in modo appropriati dei commi primo e terzo dell'articolo 85 del trattato CEE.

**2. Procedura d'applicazione delle regole di concorrenza**

2.1. Bisogna dare atto alla Commissione di essersi impegnata per migliorare la situazione in questo campo, al quale essa dedica una parte importante nell'undicesima relazione.

2.2. Il Comitato ha sempre chiesto che le procedure esistenti vengano accelerate e semplificate. Il parere

<sup>(1)</sup> GU n. C 322 del 10. 12. 1981, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GU n. C 112 del 3. 5. 1982, pag. 23.

d'iniziativa sottolineava l'importanza delle modalità d'applicazione delle regole di concorrenza. Si tratta infatti di modalità che incidono direttamente sui costi delle imprese, dato che possono causare ritardi pregiudizievoli al funzionamento delle stesse e quindi possono ripercuotersi indirettamente sugli utilizzatori finali e sui consumatori.

2.3. Dopo aver esaminato i miglioramenti già operati, in fase di attuazione o ancora da apportare in tale settore, il Comitato auspica che la Commissione prosegua le proprie iniziative e/o approfondisca gli studi al fine di:

- migliorare la trasparenza e la certezza giuridica degli operatori economici. In proposito il Comitato osserva con interesse che viene mantenuta la prassi adottata dalla Commissione che consiste nell'archiviare alcuni casi mediante lettere amministrative, sempreché tale prassi non causi ritardi pregiudizievoli. La pubblicazione preliminare delle intenzioni della Commissione conferisce inoltre ai terzi interessati la possibilità di fare valere il loro punto di vista;
- accelerare, per quanto possibile, il processo decisionale su questi argomenti;
- promuovere l'equità nel campo dell'istruzione, da parte dei suoi servizi, dei dossier in materia di concorrenza.

Alla luce di questi obiettivi generali il Comitato:

- incoraggia la Commissione a prevedere la nomina di funzionari o agenti aventi come mandato di assicurare la presidenza delle audizioni, i quali sarebbero dotati di un'autonomia effettiva e del potere di rivolgersi direttamente al membro competente della Commissione;
- si riserva di pronunciarsi in un secondo tempo sulle possibilità, attualmente al vaglio della Commissione, che si propongono di:
  - introdurre una doppia istanza giudiziaria: un tribunale di primo grado che si pronuncerebbe sulle questioni sia di fatto che di diritto, mentre l'organo di secondo grado, che sarebbe poi la Corte di giustizia delle Comunità europee, si limiterebbe ad un riesame delle questioni di diritto;
  - inserire nella procedura una personalità indipendente, destinata a svolgere una funzione determinante nella fase istruttoria e sino all'adozione della decisione finale.

2.4. Il Comitato osserva tuttavia che sebbene tendano ad aumentare le garanzie delle imprese interessate, alcune delle procedure elencate non sono ancora sufficienti a dissipare le incertezze esistenti circa la regolarità dei progetti di tali imprese rispetto alla politica di concorrenza. Sarebbe perciò interessante che la Commissione provveda regolarmente a pubblicare la sua dottrina in

materia e le conseguenze che intende trarre dalle sentenze della Corte di giustizia rispetto ai più recenti sviluppi della vita industriale nella Comunità.

2.5. Va infatti rammentato che la politica di concorrenza non ha solo il compito di sanzionare le infrazioni o di accordare delle deroghe. Essa possiede anche un aspetto positivo: fornire alle imprese orientamenti (guide-lines) che ovviamente non possono essere considerati delle prescrizioni irrevocabili. Questo settore si trova infatti in una continua evoluzione. La Commissione potrebbe quindi far conoscere regolarmente il proprio pensiero (per esempio ogni sei mesi e/o nella relazione annuale) sulla base delle esperienze più recenti.

Un simile metodo avrebbe altresì il pregio di favorire il dialogo con gli ambienti economici e sociali.

2.6. Il Comitato è preoccupato per il fatto che, pur disponendo di una competenza esclusiva per la concessione delle esenzioni a norma dell'articolo 85, terzo comma, vi sono attualmente dinanzi alla Commissione circa 4 000 casi, e il ritmo di presentazione delle nuove domande è di circa 200 all'anno (vedi pag. 55 dell'undicesima relazione).

Certo la maggior parte di questi casi deve trovare soluzione tramite i regolamenti di esenzione per categoria, attualmente in fase di preparazione. Tuttavia una nuova legislazione e l'adozione di nuovi regolamenti consentirebbero di accelerare la soluzione dei casi non ancora esaminati. Resta comunque una serie di pratiche che devono essere trattate con procedura individuale.

Per questi motivi il Comitato auspica che le procedure di autorizzazione vengano rivedute per essere sensibilmente accelerate sia a vantaggio degli operatori economici che in questo modo dovrebbero essere in grado di prendere le decisioni con cognizione di causa, soprattutto quelle nel campo degli investimenti, sia in ultima analisi anche a vantaggio dei consumatori.

### 3. Applicazioni extraterritoriali

3.1. Il Comitato si compiace che nell'introduzione che precede la relazione la Commissione insista sul fatto che la politica di concorrenza deve tener presente il grado di apertura della Comunità verso l'esterno e la sua situazione di interdipendenza commerciale ed economica rispetto alle altre aree del mondo.

3.2. Fino ad ora la Commissione ha potuto applicare le regole di concorrenza ad imprese straniere senza particolari difficoltà, per la notifica di atti procedurali, per l'imposizione dei prezzi ad imprese ubicate all'estero o la riscossione delle sanzioni finanziarie.



3.3. A questo risultato si è giunti non solo per le società straniere con filiali o stabilimenti nella Comunità, ma anche nel caso di una società senza filiali nella CEE (pagamento, in base al dispositivo della sentenza, di un'ammenda da parte di una società di un paese terzo per una causa avente come oggetto le sostanze coloranti).

3.4. Tuttavia, nel momento in cui sorgono nuove cause che possono ripercuotersi sull'intera attività di un'impresa, la Commissione dovrebbe riesaminare i mezzi a sua disposizione e procedere ad una loro armonizzazione, previa consultazioni e concertazioni reciproche, con i mezzi di cui dispongono gli altri paesi industrializzati, in particolare gli Stati Uniti.

3.5. In proposito il Comitato rimanda al parere del 30 aprile 1981 nel quale si chiedeva di avviare un'iniziativa, attraverso una concertazione tra Stati, per evitare che le regole antitrust offrano esse stesse l'occasione di falsare la concorrenza.

#### 4. Applicazione alle PMI

4.1. Nel succitato parere del 30 aprile 1981 il Comitato aveva sottolineato l'importante funzione delle PMI nel contribuire a mantenere una concorrenza effettiva nella CEE.

4.2. Il Comitato nota con soddisfazione che la Commissione si sforza di creare un contesto giuridico ed economico nel quale le PMI possono misurarsi, se non proprio ad armi pari, perlomeno in condizioni ottimali con le imprese di grandi dimensioni, private o pubbliche, nazionali o multinazionali, operanti sullo stesso mercato. Esso fa inoltre presente che la Commissione cerca di evitare che in determinati settori si producano rapidamente eccessive modifiche strutturali a detrimento delle PMI.

4.3. Il Comitato giudica infine positivo il fatto che la Commissione abbia esaminato in un'ottica favorevole le iniziative intraprese dagli Stati membri e che tendono a superare gli svantaggi specifici che questa categoria di imprese incontra in materia sia di finanziamento, di ricerca e di innovazione, sia di gestione e di commercializzazione. Occorrerebbe considerare con particolare attenzione le PMI che operano nelle regioni svantaggiate della Comunità (vedi parere del Comitato sulla promozione delle piccole e medie imprese della Comunità) <sup>(1)</sup>.

#### 5. Accordi di distribuzione

5.1. Nel parere sulla decima relazione il Comitato aveva sottolineato la necessità di giungere ad una mag-

giore trasparenza giuridica per quanto riguarda le condizioni necessarie perché gli accordi di distribuzione siano conformi alle regole di concorrenza.

5.2. Per quanto attiene al rinnovo e alla modifica del regolamento n. 67/67/CEE il Comitato pur ritenendo necessario un esame più approfondito della questione, si chiede quale sia l'utilità di separare la distribuzione esclusiva dall'approvvigionamento esclusivo. Se quest'ultimo può effettivamente essere oggetto di un apposito regolamento, non si possono considerare gli accordi di distribuzione senza tener conto del fatto che gli impegni di acquisto possono rappresentare la contropartita delle esclusive di vendita concesse dal fabbricante.

5.3. Il Comitato concorda con la Commissione nel ritenere che, aumentando la concorrenza, le importazioni parallele contribuiscono alla protezione dei consumatori. Occorre però anche tener conto del fatto che per determinati settori e/o prodotti uno sviluppo eccessivo di tali importazioni può ripercuotersi sfavorevolmente sui consumatori, qualora esse non siano accompagnate da responsabilità nei confronti del consumatore in materia di garanzia e di servizio «assistenza tecnica».

5.4. Nel passare in rassegna il progetto di regolamento concernente l'applicazione dell'articolo 85, terzo comma, agli accordi per la distribuzione di autoveicoli, il Comitato rammenta che nel parere sulla decima relazione esso aveva raccomandato alla Commissione di essere cauta nel fare ricorso ai regolamenti specifici applicabili a settori economici ben determinati. Lo strumento del regolamento è destinato ad essere applicato solo a delle categorie di accordi.

#### 6. Aiuti degli Stati

6.1. Il Comitato rimanda in proposito al parere in merito alla decima relazione sulla politica di concorrenza <sup>(2)</sup> nel quale esso ha illustrato chiaramente la propria posizione al riguardo. Il Comitato condivide la preoccupazione della Commissione sull'aumento del numero degli interventi.

6.2. Il Comitato chiede alla Commissione di esaminare in modo particolare e di rafforzare l'applicazione della politica di concorrenza a questo settore. Esso nota con soddisfazione che la volontà della Commissione di agire in questo campo si rispecchia già nel forte aumento del numero di procedure avviate e di decisioni negative nel 1981 rispetto agli anni precedenti. Occorre infatti più che mai evitare che si moltiplichino le misure nazionali, le quali hanno come effetto di scaricare le difficoltà economiche e occupazionali da uno Stato membro su un altro.

<sup>(1)</sup> GU n. C 205 del 9. 8. 1982, pag. 16.

<sup>(2)</sup> GU n. C 112 del 3. 5. 1982, pag. 23.

6.3. Il Comitato constata inoltre che, dopo la recente sentenza della Corte di giustizia, la Commissione è in grado di applicare rapidamente la direttiva sulla traspa-

renza delle relazioni finanziarie fra Stato e imprese pubbliche e ritiene che ciò rappresenterebbe un'evoluzione positiva.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

### Parere in merito alla politica dei trasporti della Comunità europea per gli anni '80

#### A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Nel corso della 189ª sessione plenaria, svoltasi dal 1° al 3 luglio 1981, il Comitato ha deciso, su proposta del suo ufficio di presidenza, di emettere di propria iniziativa un parere in materia.

#### B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

#### IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

vista la propria decisione, presa nel quadro della 189ª sessione plenaria svoltasi dal 1° al 3 luglio 1981, di incaricare la sezione «Trasporti e comunicazioni» — conformemente agli articoli 20, quarto comma, e 22 del regolamento interno — della stesura di un parere d'iniziativa sulla politica dei trasporti della Comunità europea per gli anni '80,

vista la «Comunicazione della Commissione al Consiglio relativa allo sviluppo della politica comune dei trasporti» (24 ottobre 1973), e visti i relativi pareri del Comitato economico e sociale in data 28 marzo 1974 <sup>(1)</sup> e 25 settembre 1975 <sup>(2)</sup>, il secondo dei quali dedicato in particolare alle incidenze sul piano energetico, regionale e finanziario,

visti due altri pareri d'iniziativa del Comitato, riguardanti rispettivamente:

- i problemi dei trasporti fra la Comunità europea e i paesi dell'Europa orientale (24 novembre 1977) <sup>(3)</sup> e
- i problemi attuali della politica comunitaria concernenti la navigazione marittima, e più in particolare la sicurezza marittima, la crescente importanza dei nuovi paesi armatori, l'aumento delle bandiere a basso costo e la discriminazione nei confronti di talune bandiere (4 aprile 1979) <sup>(4)</sup>,

visti i pareri in materia di trasporti su strada e per ferrovia e di trasporti marittimi e aerei emessi nel periodo 1975 — 1982,

vista la «Risoluzione del Consiglio, del 26 marzo 1981, sui lavori del Consiglio in materia di trasporti fino a tutto il 1983» <sup>(5)</sup>, vista la successiva riunione congiunta tenuta il 23 aprile 1981 dalla sezione «Trasporti e comunicazioni» con la commissione per i trasporti del Parlamento europeo, e vista anche la posizione critica assunta dal Comitato riguardo alla predetta risoluzione nel parere d'iniziativa del 30 aprile 1981 <sup>(6)</sup>,

vista la relazione presentata dal relatore Loccufier il 14 e 15 settembre 1982 nel corso della 144ª riunione della sezione «Trasporti e comunicazioni»,

vista la decisione presa dalla suddetta sezione il 15 settembre 1982 — tenuto conto dell'urgenza dell'argomento e della fine del mandato quadriennale del Comitato il 18 settembre 1982 — di raccomandare al Comitato di nominare un relatore generale per questo dossier,

vista la decisione, presa il 28 ottobre 1982, di nominare il sig. Rouzier relatore generale in conformità dell'articolo 18 del regolamento interno,

<sup>(1)</sup> GU n. C 126 del 17. 10. 1974, pag. 26.

<sup>(2)</sup> GU n. C 286 del 15. 12. 1975, pag. 2.

<sup>(3)</sup> GU n. C 59 del 9. 3. 1977, pag. 10.

<sup>(4)</sup> GU n. C 171 del 9. 7. 1979, pag. 34.

<sup>(5)</sup> GU n. C 171 dell'11. 7. 1981, pag. 1.

<sup>(6)</sup> GU n. C 185 del 27. 7. 1981, pag. 35.

visto l'articolo 46 del regolamento interno,  
ascoltata la relazione del sig. Rouzier,

visti quanto deliberato il 28 ottobre 1982 nel corso della 201<sup>a</sup> sessione plenaria (27 e 28 ottobre 1982),

considerato quanto segue:

Nei precedenti pareri sulla politica comune dei trasporti il Comitato economico e sociale ha più volte ribadito l'importanza di un sistema dei trasporti che funzioni correttamente e senza difficoltà in vista della realizzazione di un mercato comune nella Comunità economica europea.

Negli anni scorsi il Comitato ha quindi ripetutamente ribadito l'esigenza di una politica comune dei trasporti. Inoltre, il 30 aprile 1981, in seguito alla deludente seduta del Consiglio dei ministri del 26 marzo 1981, esso ha deplorato le lungaggini del Consiglio per quanto concerne la realizzazione di tale politica e lo ha vivamente sollecitato a intensificare le sue iniziative.

Le trasformazioni profonde e durevoli della situazione economica della Comunità, che traspasano, fra l'altro, dal ristagno e dalla flessione dell'evoluzione demografica, dai disavanzi delle bilance dei pagamenti degli Stati membri — provocati soprattutto dalla fattura petrolifera e dai costi delle materie prime —, dalla flessione dei tassi di espansione, dalla crescente disoccupazione e dall'indebitamento dei pubblici poteri, nonché dalla concorrenza più agguerrita dei paesi terzi, avranno inevitabilmente dei riflessi sui trasporti nella Comunità.

Non è possibile reagire a questi nuovi sviluppi se manca una visione d'insieme. È pertanto indispensabile che il Consiglio dei ministri adotti con urgenza una siffatta concezione globale mettendo a punto una strategia la cui attuazione dovrà articolarsi su un certo numero di anni. La concezione globale della politica dei trasporti per gli anni '80 deve ispirarsi a criteri pragmatici senza tuttavia perdere di vista gli obiettivi fondamentali.

HA ADOTTATO

all'unanimità meno 1 astensione

IL SEGUENTE PARERE:

### 1. Osservazioni di carattere generale

1.1. La scarsità dei progressi compiuti nella politica comune dei trasporti è sicuramente attribuibile al fatto che le politiche condotte dai singoli Stati membri in materia di trasporti sono condizionate in larga misura dalla distribuzione geografica delle attività economiche, per cui i mercati nazionali dei trasporti presentano sostanziali differenze strutturali.

1.2. In passato, mentre alcuni Stati membri hanno anzitutto cercato di attuare una maggiore liberalizzazione nel settore dei trasporti, altri hanno ricercato essenzial-

mente una rapida armonizzazione delle condizioni di concorrenza. In entrambi i casi occorre dunque un intervento orientativo.

1.3. Infatti, contrariamente a quanto sostengono le teorie basate sui principi della libera economia di mercato, e cioè che i meccanismi del mercato dovrebbero consentire un impiego ottimale delle risorse anche sul piano geografico — senza che siano dunque necessari interventi statali —, nel corso del processo d'industrializzazione le disparità geografiche ed economiche non sono scomparse ma si sono anzi accentuate. Questo avviene soprattutto in periodi di marcata recessione economica, per cui dei provvedimenti nel settore dei trasporti risultano ora particolarmente urgenti.

1.4. Il persistere di uno sviluppo divergente sia in varie regioni della Comunità economica europea sia all'interno di singoli Stati membri contrasta — per motivi di giustizia sociale — con l'obiettivo di una ripartizione uniforme delle opportunità sul piano geografico. Per quanto sinora le disparità geografiche siano state eliminate solo parzialmente, una loro completa soppressione — per quanto graduale — è effettivamente possibile mediante provvedimenti finalizzati e non privatistici nel campo della politica dei trasporti e dell'assetto territoriale. L'economia di mercato non significa infatti che le forze del mercato debbano essere lasciate praticamente libere di agire e che esse debbano assolvere da sole tutte le funzioni.

1.5. Le condizioni in cui i servizi di trasporto vengono prestati si differenziano per vari aspetti dalle condizioni di produzione degli altri settori dell'economia. Inoltre, le condizioni di partenza della concorrenza fra i vari modi di trasporto e fra le diverse imprese di uno stesso modo di trasporto presentano differenze sostanziali sia nei trasporti nazionali che in quelli internazionali. Ciò vale per le condizioni relative allo svolgimento di un'attività di trasporto, il livello di copertura dei costi delle infrastrutture, la partecipazione dei pubblici poteri alle coperture del rischio di perdite, come pure le condizioni riguardanti i trasporti di transito e i trasporti nei paesi terzi, e le diverse disposizioni sociali in questo settore per citare solo alcuni problemi di rilievo.

1.6. In una comunità economica composta di 10 Stati membri, che registra vivaci scambi commerciali fra gli Stati membri e fra questi e i paesi terzi, un'organizzazione ottimale dei trasporti della Comunità viene ad assumere una dimensione europea e presenta pertanto importanza per la Comunità. Le interazioni fra i trasporti e altre politiche comunitarie evidenziano come i problemi insoluti nel settore dei trasporti possano avere riflessi negativi o persino decisamente dannosi per la Comunità.

1.7. Visto il rapporto esistente fra la politica macroeconomica e la politica settoriale, nel perseguire una politica di rilancio in campo sociale ed economico la Comunità dovrebbe assegnare particolare importanza ad

un aumento degli investimenti, cosa che il Comitato ha peraltro sottolineato in varie occasioni.

Dato che nel campo delle infrastrutture di trasporto si ha un certo numero di progetti d'investimento validi, le sfide della politica comune dei trasporti e della politica delle strutture economiche e sociali per gli anni '80 potranno essere raccolte nello stesso senso.

## 2. Le condizioni di partenza

2.1. La mancanza di condizioni ottimali di partenza nel settore dei trasporti impedisce un impiego ottimale del capitale e della manodopera. È pertanto necessario sviluppare una politica comune dei trasporti che contribuisca a soddisfare costantemente, in modo rapido ed adeguato, la domanda di trasporti di persone e di merci da parte della collettività mediante le infrastrutture di trasporto esistenti. Tale politica dovrebbe, da un lato, essere diretta a creare le condizioni necessarie per favorire il mantenimento e la creazione di imprese finanziariamente solide, ben attrezzate e dirette da personale competente e, dall'altro, prevedere che i pubblici poteri mettano a disposizione di tali imprese infrastrutture di trasporto ottimali. A tal fine, previe indagini costi-benefici, dovranno essere predisposti i necessari stanziamenti pubblici e, se del caso, comunitari.

2.2. Il fatto che i trasporti costituiscono un presupposto essenziale per il funzionamento dell'intero sistema socioeconomico, come pure le divergenze nelle concezioni degli Stati membri circa il ruolo dei trasporti, hanno impedito un funzionamento ottimale del mercato dei trasporti e indotto ad adottare normative sui trasporti motivate da considerazioni essenzialmente nazionali, che presentano di conseguenza notevoli divergenze. Queste regolamentazioni nazionali risultano inadeguate soprattutto nel caso di una forte dipendenza reciproca fra vari Stati, come nella CEE. Una politica comune dei trasporti appare necessaria anche per questo motivo.

2.3. L'attuale situazione del mercato dei trasporti può provocare perturbazioni inaccettabili. Queste condizioni particolari, che provocano sovraccapacità e concorrenza rovinosa, esistono anche in altri settori dell'economia, ma non nelle stesse proporzioni e contemporaneamente.

2.4. Ciò esercita sui prezzi una pressione tale da compromettere la continuità dell'offerta. Ne consegue che una certa limitazione della concorrenza ai fini di un sano sviluppo dei trasporti è inevitabile, dato che una concorrenza rovinosa si ripercuote chiaramente anche sulle relazioni sociali nelle imprese di trasporti e sugli interessi a lungo termine degli utenti.

2.5. Un altro aspetto che caratterizza l'attuale mercato dei trasporti è rappresentato dai molteplici obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico che lo Stato impone alle imprese di trasporto e che gravano sui bilanci pubblici dei trasporti. Una politica comune dei trasporti deve provvedere ad un conguaglio dei costi o dei deficit che tali obblighi comportano per le imprese dei trasporti. Tale conguaglio sarà fatto gravare su un determinato capitolo del bilancio statale a seconda degli ambienti che ne traggono i maggiori benefici.

2.6. Perché sia possibile un mercato dei trasporti basato sul principio dell'economia di mercato, la concorrenza fra le imprese di uno stesso modo di trasporto e fra imprese di diversi modi di trasporto dovrà avvenire alle stesse condizioni di partenza.

2.7. Possono inoltre risultare necessarie misure di accompagnamento, ad esempio per quanto riguarda le necessarie conoscenze professionali specifiche e le prescrizioni tecniche. Né le misure adottate nel quadro della politica generale dei trasporti né eventuali misure di accompagnamento devono tuttavia comportare vantaggi o svantaggi per un determinato modo di trasporto o limitare arbitrariamente il principio della libera scelta dei modi di trasporto da parte dell'utente. Tutte le misure in materia di tariffazione e di condizioni dei trasporti devono tenere inoltre presente la situazione economica delle imprese di trasporto.

2.8. Dato che il trattato CEE prevede non solo la creazione di un mercato comune ma anche una politica comune nei confronti dei paesi terzi, anche nella formulazione degli obiettivi generali sarebbe opportuno distinguere fra i trasporti intracomunitari e quelli fra la Comunità e i paesi terzi. Per quanto concerne questi ultimi si può far riferimento agli obiettivi menzionati nella parte terza, titolo II, capitolo 3, del trattato CEE (Politica commerciale), dove è previsto che in caso di dumping e di sovvenzioni possono essere adottate misure di difesa commerciale. Occorre naturalmente scegliere le misure che meno perturbano il funzionamento del mercato comune.

## 3. Nuova definizione della politica comune dei trasporti per gli anni '80

3.1. Stando a quanto emerge dal trattato la funzione della politica comune dei trasporti può essere formulata come segue:

«La politica dei trasporti fissa le condizioni quadro per i vari modi di trasporto in maniera da consentire lo svolgimento ottimale dei trasporti delle persone e delle merci fra le varie zone della Comunità e all'interno di

queste. I trasporti vengono effettuati in modo ottimale quando, tenuto conto dei loro costi globali – ivi compresi in particolare i costi d'infrastruttura, il possibile pregiudizio all'ambiente, il rischio di infortuni, i costi della sicurezza sociale nel settore dei trasporti –, i trasporti contribuiscono al massimo al soddisfacimento delle esigenze della collettività e alla realizzazione di altre politiche, le quali possono a loro volta influire sul settore dei trasporti e sugli utenti».

3.2. Per essere efficace la politica comune dei trasporti degli anni '80 va tuttavia impostata in modo pragmatico nel quadro di una concezione globale che dovrà essere adottata dal Consiglio entro un termine ragionevole.

3.3. L'approccio pragmatico dovrebbe basarsi sui tre orientamenti che seguono:

3.3.1. La politica comune dei trasporti deve lasciare il massimo spazio possibile alla concorrenza, limitandola tuttavia opportunamente – ma solo nella misura del necessario – quando ciò risulti indispensabile per il superiore interesse della collettività. Questi limiti alla liberalizzazione dei trasporti sono determinati essenzialmente dalle differenze delle condizioni di «produzione» e di concorrenza, dall'importanza dei trasporti per l'assetto del territorio, per l'ambiente e per l'approvvigionamento energetico e dalla scarsità dello spazio, delle materie prime e delle disponibilità finanziarie.

3.3.2. Per avere probabilità di successo la politica comune dei trasporti deve cercare soprattutto di risolvere i problemi che sono importanti per la Comunità e che possono essere risolti solo a livello comunitario. Ciò darebbe la possibilità di attuare provvedimenti che non sarebbero obbligatoriamente applicabili a tutti gli Stati membri, a condizione, però, che i singoli paesi interessati convengano di applicare soluzioni simili per problemi simili. Qualora la situazione concreta lo rendesse opportuno, delle regolamentazioni a livello comunitario potrebbero essere integrate o modificate mediante soluzioni decise a livello multilaterale, bilaterale o nazionale.

3.3.3. Elaborando una politica comunitaria dei trasporti occorre in sostanza tener presente che, in considerazione, fra l'altro, della notevole diversità delle strutture delle aziende e delle infrastrutture da esse utilizzate, non è indispensabile applicare gli stessi provvedimenti per tutti i modi di trasporto, ma è piuttosto necessario tener conto soprattutto degli aspetti specifici dei singoli modi di trasporto. Una regolamentazione uniforme provocherebbe infatti delle perturbazioni e annullerebbe artificialmente i vantaggi naturali propri dei singoli modi di trasporto. Qualora tuttavia per i diversi tipi di trasporto venissero adottate regolamentazioni specifiche si dovrebbe fare in modo da evitare ripercussioni negative sul funzionamento dei trasporti.

#### 4. Esigenze settoriali che si pongono alla politica comune dei trasporti

##### 4.1. *Politica sociale*

4.1.1. Una politica comune dei trasporti deve costituire un fattore di progresso sociale consentendo, da un lato, – sotto il profilo economico globale – il soddisfacimento del fabbisogno di trasporti e contribuendo, d'altro lato, al miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro degli addetti di questo settore.

4.1.2. Naturalmente, ciò presuppone in primo luogo l'efficace attuazione delle normative comunitarie già adottate, come il regolamento (CEE) n. 543/69 relativo all'armonizzazione di talune disposizioni sociali nei trasporti su strada, la cui diversa applicazione a seconda degli Stati membri provoca delle distorsioni della concorrenza, quando invece il suo obiettivo dovrebbe essere quello di eliminare le distorsioni in parola.

4.1.3. Iniziative comunitarie in questo settore presuppongono inoltre che venga finalmente data attuazione alle disposizioni della decisione 65/271/CEE del Consiglio del 13 maggio 1965, e che siano aggiornati i provvedimenti in essere.

Delle iniziative comunitarie rendono infine urgentemente necessaria una concertazione fra le parti sociali interessate affinché possa essere finalmente adottato il pacchetto di provvedimenti ancora all'esame del Consiglio. Questo dovrebbe invitare la Commissione a intensificare i contatti con le parti sociali a tale proposito.

##### 4.2. *Politica energetica*

L'impiego razionale dell'energia, soprattutto per quanto concerne i prodotti petroliferi, e una gestione quanto più oculata possibile dei fondi pubblici costituiscono gli imperativi del momento, di cui occorre tener conto anche in tutte le politiche settoriali, ivi compresa la politica dei trasporti. Al riguardo, una gestione quanto più oculata possibile dei fondi pubblici consiste non tanto nel limitare gli stanziamenti, quanto piuttosto nel convogliare la spesa pubblica verso gli impieghi destinati a ottimizzare le condizioni di produzione. Le condizioni che la politica energetica presenta per una politica comune dei trasporti potrebbero essere sostanzialmente soddisfatte

- studiando investimenti d'infrastruttura che incoraggino l'impiego di veicoli di trasporto più grandi, più efficienti e quindi in generale tali da permettere economie di energia;
- promuovendo lavori di ricerca onde mettere a punto per i veicoli sistemi di trasformazione dell'energia primaria in energia meccanica di trazione, sagome e configurazioni che consentano di economizzare energia;
- incoraggiando lo sviluppo e l'impiego di modi di trasporto che sfruttino diverse fonti di energia in modo da ridurre la dipendenza dal petrolio.

#### 4.3. *Problemi delle infrastrutture*

4.3.1. La politica dei trasporti può essere gestita in modo quanto più efficiente e più durevole possibile mediante investimenti nelle infrastrutture effettuati quasi esclusivamente dai pubblici poteri o per lo meno influenzati da questi in misura determinante. Occorre verificare tutti i programmi di sviluppo delle infrastrutture per accertare se essi soddisfano realmente l'esigenza di un impiego quanto più economico possibile dei mezzi, ed in particolare dell'energia. Ove taluni progetti per la costruzione di nuove infrastrutture e per il potenziamento delle infrastrutture esistenti non tengano conto di tale esigenza occorrerà prendere i necessari provvedimenti.

4.3.2. Non va dimenticato che per motivi di ordine tecnico e qualitativo numerosi servizi di trasporto devono continuare ad essere forniti da determinati modi di trasporto.

4.3.3. In questo settore è assolutamente indispensabile un coordinamento degli investimenti a livello comunitario con l'efficace collaborazione del comitato consultivo delle infrastrutture onde evitare inutili e costosi doppioni. Ai fini di un impiego ottimale delle infrastrutture esistenti e del loro opportuno potenziamento, criteri importanti da tener presenti devono essere, oltre alla qualità e al livello dei servizi dei trasporti, anche lo sviluppo regionale, i pericoli per l'ambiente e l'impiego di energia.

4.3.4. Data l'importanza che rivestono per la Comunità, i grandi progetti europei d'infrastruttura (tunnel sotto la Manica, eliminazione delle strozzature nei trasporti con l'Italia e la Grecia, progetti d'infrastruttura in paesi terzi importanti per le comunicazioni fra gli Stati membri della Comunità come l'Austria, la Svizzera e la Jugoslavia) devono formare oggetto di un attento esame. A questo proposito è opportuno studiare soprattutto il possibile contributo positivo che tali progetti d'infrastruttura possono dare al rilancio dell'economia e alla situazione occupazionale.

4.3.5. Al riguardo è urgente studiare in quale modo possano essere utilizzati i 10 milioni di ECU stanziati a tal fine nel bilancio suppletivo della Comunità per il 1982. A giudizio del Comitato perché siano possibili provvedimenti efficaci nel campo delle infrastrutture è indispensabile che i necessari mezzi finanziari vengano stanziati anche nei bilanci degli anni successivi, e in particolare che il Consiglio approvi finalmente i fondi per le infrastrutture.

4.3.6. L'adesione della Grecia e l'imminente allargamento della Comunità nella sua parte meridionale evidenziano inoltre la necessità di rivalutare il bacino del Mediterraneo per quanto concerne il settore dei trasporti. Ciò implica non solo una politica delle infrastrutture opportunamente congegnata ma anche una politica portuale. Come la sezione «Trasporti» del Comitato ha potuto constatare sul posto in occasione della riunione di lavoro tenuta a Trieste il 15 e il 16 luglio 1982 e dedicata ai trasporti fra la Comunità e la Grecia, nelle suddette

regioni le due politiche in parola potrebbero utilmente integrarsi.

#### 4.4. *Tariffazione dei costi delle infrastrutture*

Conformemente al principio secondo cui occorre stabilire criteri pragmatici per una politica europea dei trasporti, per la tariffazione dei costi delle infrastrutture vanno definiti dei criteri che siano validi sul piano teorico e al tempo stesso applicabili nella pratica. Il Consiglio dovrebbe invitare la Commissione a elaborare e a presentare senza troppi indugi delle proposte che prevedano soluzioni pratiche.

Le proposte della Commissione dovrebbero tener conto, fra l'altro, dell'esigenza di ravvicinare le tariffe d'infrastruttura ai costi esterni – ivi compresi i costi provocati da ripercussioni negative ed effetti nocivi – e della necessità di favorire un impiego più razionale dell'energia nei trasporti.

#### 4.5. *Politica regionale*

Elaborando una politica europea dei trasporti occorre prendere in considerazione anche la necessità di una politica regionale adeguata, che tenga opportunamente conto delle esigenze delle regioni depresse e dei problemi delle zone economicamente svantaggiate. L'ammodernamento della rete dei trasporti deve servire in larga misura ad evitare il pericolo di eccessive concentrazioni. I programmi di ammodernamento delle reti di comunicazione devono essere concepiti in modo da evitare di incoraggiare la crescita degli agglomerati urbani nelle regioni industriali del centro Europa a scapito delle regioni periferiche.

A tal fine un sistema potrebbe consistere nel migliorare i trasporti di viaggiatori sui brevi percorsi, specie nelle regioni densamente popolate e nei grandi agglomerati. È tuttavia opportuno evitare che queste misure contribuiscano ad aggravare il fenomeno della concentrazione a scapito delle regioni periferiche.

#### 4.6. *Politica ambientale*

La forte industrializzazione di determinate regioni della Comunità vi provoca i particolari fenomeni propri delle zone a forte concentrazione (costruzione «selvaggia» di immobili senza un piano d'insieme, distruzione dell'ambiente naturale, problemi relativi al trasporto dei lavoratori fra l'abitazione e il posto di lavoro, ripercussioni sulla convivenza civile della politica industriale e della politica degli alloggi in atto, accresciuto impiego di automezzi propri). Una politica dei trasporti aperta all'avvenire presuppone quindi un'adeguata politica dell'assetto del territorio che tenga conto delle esigenze ecologiche.

Per definizione questi problemi sono di competenza nazionale. Ciò non significa tuttavia che la Comunità non debba occuparsi di questi problemi, soprattutto quando essi sorgono in regioni che per ragioni storiche appartengono a vari stati. In tali casi questi problemi assumono anche una dimensione comunitaria.

I problemi che rientrano nel campo di competenza della Comunità (gli incidenti che coinvolgono navi, l'inquinamento atmosferico e marittimo, la lotta ai rumori, ecc.) richiedono opportune soluzioni a livello europeo da parte della Comunità europea nel quadro della politica dei trasporti e di altre politiche comunitarie.

Il Comitato si riserva di approfondire eventualmente in un secondo tempo questi problemi.

#### 4.7. *Politica industriale*

Al riguardo si tratta non solo del miglioramento delle tecniche tradizionali, bensì anche dello sviluppo di nuove tecnologie nel settore dei trasporti e della promozione di progetti comuni di ricerca, e ciò anche per motivi legati all'occupazione. Sarebbe opportuno attuare un efficace coordinamento di queste attività e prendere in considerazione aiuti finanziari da parte della Comunità, ad esempio mediante progetti specifici di R & S.

Un aspetto particolare della politica industriale è rappresentato dall'eliminazione di taluni ostacoli tecnici, fra cui il problema tuttora aperto dei pesi e delle dimensioni degli autoveicoli industriali, che da anni intralcia la programmazione della produzione industriale. Questo è un esempio dell'assenza di metodi razionali di produzione e degli sprechi risultanti dalla mancanza di decisioni politiche malgrado le concertazioni avvenute da vario tempo fra le parti sociali. Al riguardo il Comitato ha già emesso un parere specifico il 31 gennaio 1980 <sup>(1)</sup>. Per parte loro il Parlamento europeo e la Commissione si sono poi ampiamente associati alla presa di posizione del Comitato.

#### 4.8. *Relazioni esterne della Comunità*

La Commissione dovrebbe avere un ruolo propulsore nel campo delle relazioni esterne della Comunità in materia di trasporti. Una Comunità orientata verso le relazioni esterne deve necessariamente trovare una soluzione comune anche ai problemi dei trasporti nei confronti dei paesi terzi (relazioni est-ovest, bandiere di comodo, transito attraverso l'Austria, la Svizzera e la Jugoslavia, rapporti con le organizzazioni internazionali e sovranazionali, trasporti sul Reno e sul Danubio e trasporti marittimi fra i porti della Comunità sul Mediterraneo).

L'elaborazione di una politica comune nei confronti dei paesi terzi – soprattutto anche nel settore dei trasporti marittimi e aerei – riveste un'importanza del tutto particolare per la coesione della Comunità, affinché sia possibile accrescere o mantenere la competitività dei vari settori economici degli Stati membri anche sui mercati dei paesi terzi.

## 5. Conclusioni

Visto quanto è stato detto in precedenza, ai fini di una nuova definizione della politica comune dei trasporti, si possono trarre anzitutto le seguenti conclusioni:

5.1. Il Consiglio deve finalmente adempiere con serietà all'obbligo che gli viene dal trattato per quanto riguarda la realizzazione di una politica comune dei trasporti. A tal fine esso deve invitare la Commissione a sottoporgli con la massima sollecitudine – e comunque entro la fine dell'anno – una concezione globale della politica dei trasporti che abbia un'impostazione pratica e che sia corredata da un programma di proposte concrete, ivi comprese eventuali proposte intese a modificare quelle già all'esame del Consiglio. In tale sede sarebbe opportuno tener conto di quanto è detto nel presente parere. La concezione globale della Commissione dovrà essere sottoposta al parere del Parlamento e del Comitato economico e sociale. Il Consiglio dovrà quindi impegnarsi a farne la linea direttrice dei suoi lavori per i prossimi anni.

5.2. Una linea d'azione pragmatica con significa assenza di una visione d'insieme. L'adozione, da parte del Consiglio, di una concezione globale e di un programma in materia di politica dei trasporti ha il vantaggio di consentirgli di inquadrare in questa concezione globale le singole misure che potrebbero essere di volta in volta adottate, e quindi di valutarne correttamente il valore relativo. Pur testimoniando una certa attività da parte del Consiglio, i circa 160 provvedimenti sinora adottati in materia di trasporti non costituiscono ancora una politica comune dei trasporti.

5.3. Per la formulazione di questa concezione globale il Consiglio e la Commissione dovrebbero tener presenti per quanto possibile le seguenti esigenze:

5.3.1. È opportuno promuovere una cooperazione dei diversi modi di trasporto sulle lunghe distanze onde consentire il reciproco completamento dei vantaggi tecnico-economici e una riduzione del costo per l'intera economia.

5.3.2. Un coordinamento dei progetti d'investimento in materia d'infrastrutture e di mezzi di trasporto che rivestono importanza per la Comunità dovrebbe agevolare i trasporti internazionali.

5.3.3. Le frontiere nazionali non dovrebbero influire negativamente sulla ripartizione geografica equilibrata dei trasporti resa opportuna da motivi di politica regionale.

5.3.4. Allo sviluppo in campo sociale occorre assegnare un'importanza maggiore di quanto non sia stato fatto sinora. Il progresso sociale costituisce un obiettivo prioritario.

5.3.5. Nella misura in cui – per motivi comunitari – un'armonizzazione appare possibile solo a lungo termine, le distorsioni della concorrenza create da provvedimenti dei singoli Stati membri della Comunità per quanto

<sup>(1)</sup> GU n. C 113 del 7. 5. 1980, pag. 14.

concerne i trasporti a lunga distanza – specie internazionali – vanno eliminate con provvedimenti nazionali temporanei concernenti la politica dei prezzi, la politica fiscale e la politica di accesso alle attività di trasporto.

5.3.6. Ciò vale anche per le differenze nei metodi di fissazione dei prezzi nella misura in cui dipendono da provvedimenti delle autorità nazionali e riguardano i trasporti a lunga distanza, e in particolare quelli internazionali.

5.3.7. È urgente realizzare l'equilibrio finanziario nelle aziende ferroviarie senza per questo dimenticare che tale obiettivo può essere conseguito solo parallelamente all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza e in maniera progressiva.

5.3.8. È indispensabile promuovere e appoggiare tutti

i provvedimenti e gli sviluppi che mirano ad un impiego razionale dell'energia nei trasporti.

5.4. È indispensabile dare infine attuazione alle proposte della Commissione che, pur non essendo ancora state adottate, hanno raccolto il consenso degli organi consultivi e delle parti sociali, o hanno già formato oggetto di modifiche da parte della Commissione (vedi ad esempio il caso dei pesi e dimensioni), in modo che i cittadini possano infine vedere dei progressi.

5.5. Una concretizzazione dei principi testé illustrati sotto forma di concezione globale, unitamente alla fissazione di un calendario per la progressiva armonizzazione delle condizioni di concorrenza (la cui realizzazione renderebbe superflue le misure nazionali di compensazione cui si è accennato in precedenza), deve rappresentare al tempo stesso il contenuto e la prima importante iniziativa della politica comune dei trasporti degli anni '80.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

#### Parere in merito alla

- proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la concessione di un sostegno finanziario a progetti dimostrativi nei seguenti settori: sfruttamento delle fonti energetiche alternative, risparmi di energia e sostituzione degli idrocarburi e alla
- proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la concessione di un sostegno finanziario a progetti di pilota industriale e dimostrativi nel settore della liquefazione e gassificazione dei combustibili solidi

I testi che hanno formato oggetto della consultazione sono pubblicati rispettivamente nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 227 del 1° settembre 1982, pag. 2, e n. C 261 del 6 ottobre 1982, pag. 3.

#### A. FONDAMENTO GIURIDICO DEL PARERE

Il Consiglio ha deciso in data 18 agosto 1982 di consultare, conformemente alle disposizioni dell'articolo 198 del trattato che istituisce la Comunità economica europea, il Comitato economico e sociale sulle proposte di cui sopra.

#### B. PARERE DEL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE

Il Comitato economico e sociale ha emesso il parere sull'argomento summenzionato nel corso della 201ª sessione plenaria, svoltasi a Bruxelles il 27 e 28 ottobre 1982.

Il testo del parere viene riportato in appresso.

#### IL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea ed in particolare l'articolo 198,

vista la richiesta di parere – presentata dal Consiglio della Comunità europea il 18 agosto 1982 – in merito alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio con-

cernente la concessione di un sostegno finanziario a progetti dimostrativi nei seguenti settori: sfruttamento delle fonti energetiche alternative, risparmi di energia e sostituzione degli idrocarburi (1) e alla proposta di regolamento (CEE) del Consiglio concernente la concessione

(1) GU n. C 227 dell'1. 9. 1982, pag. 2.



di un sostegno finanziario a progetti di pilota industriale e dimostrativi nel settore della liquefazione e gassificazione dei combustibili solidi <sup>(1)</sup>,

visto il proprio regolamento interno e in particolare l'articolo 18,

vista la decisione del proprio ufficio di presidenza di designare un relatore generale incaricato di mettere a punto il presente parere (decisione del 13 ottobre 1982),

visti i propri precedenti pareri emessi sulle questioni energetiche ed in special modo il parere sul ruolo del carbone nel contesto della strategia comunitaria in materia di energia <sup>(2)</sup> e quello sugli investimenti per l'utilizzazione razionale dell'energia <sup>(3)</sup>,

visto il progetto di parere presentato dal sig. Mills, relatore generale, e ascoltata la sua relazione,

visto quanto deliberato dai propri membri il 28 ottobre 1982 (201<sup>a</sup> sessione plenaria del 27 e 28 ottobre 1982),

#### HA ADOTTATO

all'unanimità

#### IL SEGUENTE PARERE:

Il Comitato economico e sociale approva le proposte della Commissione, fatte salve le osservazioni che seguono:

1. Il Comitato accoglie gli orientamenti generali delle misure proposte in base alle quali la Comunità concederà un sostegno finanziario a progetti di carattere industriale relativi allo sfruttamento di fonti energetiche alternative, all'utilizzazione razionale dell'energia e al risparmio di energia nonché all'applicazione pratica delle scoperte effettuate in questo campo.

2. Considerato il deficit energetico interno della Comunità, il Comitato ritiene giustificato adottare delle misure intese a ridurre la dipendenza e la vulnerabilità degli Stati membri dinanzi a difficoltà o a interruzioni delle fonti di approvvigionamento.

3. Nonostante il limitato tempo disponibile per metter a punto il presente parere, il Comitato si compiace di essere stato consultato in merito a proposte che avranno effetti sugli investimenti e, quindi, sull'occupazione nella Comunità, a medio e a lungo termine.

4. Il programma proposto dalla Commissione nel documento concernente la gassificazione e la liquefazione del carbone <sup>(4)</sup> è encomiabile. Nella fase attuale della ricerca e dello sviluppo i potenziali vantaggi economici a breve termine di questi procedimenti — fatta eccezione

per quanto concerne la gassificazione del carbone in superficie — non bastano per giustificare un avvio immediato dei progetti dimostrativi. I progressi finora conseguiti per alcuni progetti già finanziati dalla Commissione giustificano l'estensione del programma: il Comitato è quindi favorevole a che vi si includa il finanziamento delle ricerche in materia di gassificazione e liquefazione, soprattutto per progetti destinati a mettere a punto la tecnologia che sarà necessaria in futuro.

5. Il potenziamento del settore della liquefazione e gassificazione dei combustibili solidi nell'intento di ridurre la dipendenza dagli idrocarburi importati e di aumentare la diversificazione dei combustibili è valido in quanto favorisce il conseguimento degli obiettivi di politica energetica della Comunità ed è conforme alla strategia messa a punto in campo energetico.

Il Comitato osserva inoltre che i nuovi procedimenti per la gassificazione dei combustibili solidi dovrebbero consentire di ridurre l'inquinamento atmosferico attualmente dovuto alla combustione del carbone greggio.

6. Il Comitato si compiace che una serie di progetti potrà beneficiare dell'aiuto comunitario in base alla proposta relativa allo sfruttamento delle fonti energetiche alternative, ai risparmi di energia e alla sostituzione degli idrocarburi <sup>(5)</sup>. Esso è favorevole a questa impostazione tanto più che l'innovazione tecnologica può essere realizzata in tutti i settori nei quali viene utilizzata l'energia.

7. Il Comitato è favorevole al disposto che consente la cooperazione con paesi terzi e in particolar modo con paesi in via di sviluppo.

8. Spera che siffatta cooperazione possa venire incontro alle esigenze di detti paesi soprattutto per quanto concerne:

- la necessità di ridurre il deficit energetico che grava sensibilmente sulla loro bilancia dei pagamenti;
- la necessità di sviluppare e divulgare la tecnologia, ciò che consentirà di ridurre sensibilmente l'utilizzazione del legno per usi domestici quali il riscaldamento e la cottura dei cibi, utilizzazione questa che ha favorito una progressiva desertificazione.

9. Il Comitato si compiace che nelle proposte presentate, la Commissione sottolinei che i progetti dimostrativi devono «offrire prospettive di utilizzazione commerciale». A tale proposito ritiene importante che alla realizzazione di questi progetti possano partecipare persone fisiche e persone giuridiche private. La Comunità dovrebbe concedere un aiuto soltanto a progetti per i quali il capitale di rischio impegnato è elevato.

10. Il Comitato spera che l'intervallo fra la pubblicazione del bando e l'autorizzazione degli aiuti finanziari sia ridotto quanto più possibile e venga garantita in tal modo una migliore sincronizzazione fra le imprese comunitarie impegnate nel progetto e le azioni di sostegno della Comunità.

<sup>(1)</sup> GU n. C 261 del 6. 10. 1982, pag. 3.

<sup>(2)</sup> GU n. C 205 del 9. 8. 1982.

<sup>(3)</sup> GU n. C 252 del 27. 9. 1982.

<sup>(4)</sup> GU n. C 261 del 6. 10. 1982.

<sup>(5)</sup> GU n. C 227 dell'1. 9. 1982.

11. Il Comitato si compiace che la proposta di regolamento non preveda massimali di carattere finanziario per la durata delle misure proposte. Le recenti difficoltà dovute al superamento di tali massimali da parte dei bilanci adottati dalle autorità comunitarie preposte al bilancio mostra quanto sia importante dare a queste autorità la massima responsabilità per quanto concerne le

decisioni finanziarie della comunità.

12. Il Comitato osserva che è prevista la stesura di una relazione periodica sui progressi realizzati la quale sarà messa a punto dalla Commissione e chiede che tale documento gli venga trasmesso, per consultazione.

Fatto a Bruxelles, il 28 ottobre 1982.

*Il Presidente*  
*del Comitato economico e sociale*  
François CEYRAC

---







