

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre «Os corredores paneuropeus de transporte».

(2005/C 120/04)

Em 23 de Janeiro de 2003, o Comité Económico e Social Europeu decidiu, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 29.º do seu Regimento, elaborar um parecer de iniciativa sobre «Os corredores paneuropeus de transporte».

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 5 de Outubro de 2004, sendo relatora K. ALLEWELDT.

Na 412.ª reunião plenária de 27 e 28 de Outubro de 2004 (sessão de 27 de Outubro), o Comité adoptou, por 164 votos a favor, 2 votos contra e 9 abstenções, o presente parecer.

1. Introdução

1.1 Com o alargamento do seu âmbito de trabalho⁽¹⁾ a todas as questões relacionadas com o desenvolvimento dos corredores pan-europeus de transportes, o grupo de estudo permanente retomou a sua actividade em Janeiro de 2003. Em Dezembro de 2002, a assembleia plenária tomara conhecimento das actividades do anterior período de mandato, que aprovara. A par do prosseguimento e desenvolvimento dos trabalhos relativos aos corredores, a Comissão Europeia tomou igualmente, em 2003-2004, novas e importantes decisões de orientação em matéria de desenvolvimento das redes transeuropeias de transportes (RTE-T), incluindo o desenvolvimento dos 10 corredores prioritários definidos em Helsínquia. Por outro lado, o alargamento da União Europeia em Maio de 2004 e as perspectivas de adesão nos países da Europa de Sueste irão também modificar as condições da política comum de infra-estruturas e da cooperação nos corredores.

1.2 O presente parecer de iniciativa tem por objectivo não só recapitular as actividades e as tomadas de posição do Comité Económico e Social Europeu sobre os corredores pan-europeus de transporte durante os dois últimos anos, mas também fornecer recomendações para a actuação futura dos implicados em cada um dos domínios tratados, bem como sobre a forma como o Comité pode contribuir para esse processo.

2. Novas condições da política paneuropeia das infra-estruturas de transportes

2.1 Com o relatório do grupo de peritos dirigido por Karel van MIERT, a Comissão iniciou em meados de 2003 a revisão das RTE-T. Nas conclusões, previa-se o alargamento da lista de projectos prioritários definida em 1996 e propunha-se novas modalidades de financiamento comunitário e novas formas de melhorar a coordenação⁽²⁾. Previa-se a inserção dos corredores de transportes na política de infra-estruturas da UE. Em vez de uma política comunitária geral de redes de infra-estruturas,

haverá que se concentrar no futuro em determinados eixos de transporte prioritários. Esta perspectiva do Grupo Miert não recebeu qualquer apoio.

2.2 O CESE discutiu o «Futuro das RTE-T» em detalhe no âmbito da reunião externa do seu grupo de estudo realizada em Roma, em Setembro de 2003, em conjunto com a V Comissão «Grandes Obras e Redes Infra-estruturais» do Conselho Nacional da Economia e do Trabalho (CNEL) de Itália, de que resultou uma resolução comum sobre o tema⁽³⁾. Este documento recomenda um reforço do empenhamento na criação de uma rede de transportes global que integre os novos Estados-Membros e se projecte para além deles. A intermodalidade e a sustentabilidade devem ser princípios centrais e haverá que reforçar o financiamento e apoiá-lo, em certas circunstâncias, através de um fundo comunitário especificamente consagrado à realização das redes transeuropeias de transporte.

2.3 Um pedido endereçado ao CESE pela presidência italiana conduziu à elaboração de um parecer que visava aprofundar o debate iniciado em Roma. Sob o título «As infra-estruturas de transportes do futuro: planificação e países limítrofes, mobilidade sustentável, financiamento»⁽⁴⁾, o Comité sintetizava as suas posições fundamentais sobre a política europeia das infra-estruturas de transportes. Apontando para o futuro, o CESE propõe que se experimente novas formas e meios de financiamento, se atribua maior prioridade à protecção do ambiente e à sustentabilidade social e ecológica, se preserve os resultados do trabalho desenvolvido nos corredores definidos em Helsínquia ao planear e concretizar uma rede de transportes paneuropeia e se reaja aos novos desafios com novos métodos.

2.4 A União Europeia considerou de elevada prioridade a reconstrução pacífica da Europa de Sueste e decidiu, por consequência, impulsionar com firmeza o estabelecimento de uma infra-estrutura de transportes funcional. Em complemento dos corredores já existentes e relevantes para a região (X, V, VII, IV e VIII) e com base na Declaração de Helsínquia de 1997 e na

⁽¹⁾ Decisão da Mesa de 23 de Outubro de 2002.

⁽²⁾ Ver parecer do CESE JO C 10 de 14 de Janeiro de 2004, p. 70.

⁽³⁾ CESE 1043/2003 fin, que pode ser consultado no secretariado da Secção Especializada TEN.

⁽⁴⁾ JO C 108, de 30/4/2004, p. 35.

experiência do processo TINA ⁽⁵⁾, foi elaborado um plano de transportes para o Sueste da Europa. Este plano engloba uma rede de infra-estruturas intermodal, designada por *South East Europe Core Regional Transport Network*, a realizar em conjunto e de forma coordenada. Os Estados envolvidos ⁽⁶⁾ elaboraram um Memorando de Acordo (MA), que prevê, nomeadamente, a cooperação com as associações representativas dos interesses sociais e económicos da região e com o grupo de estudo permanente do CESE.

2.5 A coordenação do trabalho dos comités directores dos 10 corredores de Helsínquia ⁽⁷⁾ e das 4 zonas de transporte (PETRAS) ⁽⁸⁾ adquiriu uma nova feição. A Comissão passa a convidar uma vez por ano os presidentes e directores dos secretariados dos corredores, bem como um conjunto de outros representantes de instituições europeias ou da UE para se debruçarem sobre a situação e as perspectivas futuras do trabalho. O anterior Grupo de Trabalho de Transportes G-24 deverá ser substituído por uma estrutura mais pequena e eficaz. Por outro lado, é agora evidente para os responsáveis da Comissão que só esta instituição poderá assegurar determinados aspectos da coordenação e do apoio técnico-organizativo. Os últimos encontros realizaram-se em Junho de 2003 e em 15 de Março de 2004. As principais conclusões são referidas nas considerações dos capítulos 3 e 4.

2.6 O alargamento e a nova política de vizinhança da UE irão influenciar também o planeamento futuro da política de transportes. Em Junho realizou-se uma reunião de estratégia entre a Comissão e o Parlamento Europeu, para a qual foram convidados representantes do sector europeu de transportes, bem como dos países vizinhos da UE. Decidiu-se criar um grupo de alto nível que seria responsável por acordos de alargamento dos eixos de transporte transeuropeus, em especial na direcção dos países vizinhos de Leste, Federação Russa, região do mar Negro e Balcãs. No tocante ao Mediterrâneo, foi lançado um projecto para a criação de uma rede de transportes euromediterrânica. Em relação à Turquia, está em curso uma investigação sobre as respectivas necessidades de infra-estruturas de transporte.

3. Organização do trabalho do grupo de estudo permanente

3.1 Novas evoluções e antigas questões sobre informação e transparência

3.1.1 Cerca de sete anos de implantação da Declaração de Helsínquia, de consolidação da cooperação através de comités directores e de envolvimento geral da Comissão Europeia pouco contribuíram para o reforço da transparência e para uma melhor articulação dos diversos processos de planeamento. As novas directrizes para as RTE-T, os corredores e zonas de transporte, a «*SEE Core Regional Transport Network*», o trabalho da ECMT (Conferência Europeia dos Ministros dos

Transportes) e da UN-ECE (ONU – Comissão Económica para a Europa), bem como várias iniciativas regionais de cooperação reforçada, estão confinadas a um pequeno grupo de peritos.

3.1.2 A falta de transparência é um fenómeno que se tem vindo a acentuar ao nível da sociedade civil. Um dos papéis importantes do grupo de estudo permanente tem sido - e continua a ser — transmitir informação a órgãos oficiais e às organizações da sociedade civil. A Comissão está a trabalhar para desenvolver um novo sistema de informação que deverá, genericamente, servir o planeamento e a avaliação de impacto (GIS). Este sistema de informação só era até agora utilizável a nível interno, mas, em determinadas condições, pode alargar-se a dados de carácter social e económico, sendo assim, também, de maior utilidade para o CESE. Esta possibilidade devia ser debatida com a Comissão.

3.2 Utilização do processo de consulta: as vias de transporte «europeias» exigem um «consenso europeu»

3.2.1 Os resultados do trabalho do Grupo de Miert salientaram as dificuldades em eliminar a discrepância existente entre os planos ambiciosos a nível europeu e a sua execução. Foi correctamente apontado que, para se obterem melhores resultados no futuro, são necessários processos de planeamento transfronteiriços e maior participação dos grupos de interesse da sociedade civil, parecer reflectido nas novas orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes.

3.2.2 A participação das organizações da sociedade civil é condição essencial para um desenvolvimento equilibrado que tenha em conta os interesses locais e regionais e revitalize o funcionamento e a utilização das vias de transporte. Os projectos de infra-estruturas de interesse europeu só cumprem a sua função se corresponderem aos interesses de sustentabilidade e os tiverem em conta ao nível europeu. Para tal, é necessária a participação de associações empresariais, empresas de transportes, sindicatos e associações ambientais e representativas dos consumidores, que deverão agir num plano transfronteiriço. A realização das vias de transporte «europeias» só pode assentar num entendimento e num consenso europeus socialmente sustentados.

3.2.3 O CESE tem-se repetidamente disponibilizado para participar na construção desse consenso. Para tal, haverá que recorrer sistematicamente ao instrumento das audições ao nível europeu. O CESE desaconselha, no entanto, o lançamento desta iniciativa por razões meramente formais, sem que sejam assegurados a avaliação e o aproveitamento das suas conclusões. A audição levada a cabo pelo CESE em cooperação com a Comissão sobre o processo TINA de 1998, apesar de ter despertado bastante interesse e conduzido a conclusões claras, não foi tida em consideração no relatório final.

⁽⁵⁾ TINA: *Transport Infrastructure Needs Assessment*, planeamento das infra-estruturas em conjunto com os Estados da adesão na segunda metade dos anos 1990.

⁽⁶⁾ Albânia, Bósnia-Herzegovina, Croácia, Sérvia-Montenegro, Antiga República Jugoslava da Macedónia.

⁽⁷⁾ Essa informação pode ser solicitada ao secretariado da Secção Especializada TEN.

⁽⁸⁾ PETRAS: 4 zonas de transporte segundo a Declaração de Helsínquia de 1997: a região euro-ártica do mar de Barents, a Bacia do mar Negro, a Bacia do Mediterrâneo e a região do mar Adriático e do mar Jónico.

3.3 *Da consulta à cooperação conceptual e prática*

3.3.1 O trabalho prolongado do CESE sobre a política paneuropeia de transportes orientou-se sempre pela necessidade básica de consulta e participação. Presentemente, esta preocupação foi em grande medida tida em conta pelos actores europeus, e o CESE estabeleceu bons contactos de trabalho. Assim, o passo seguinte deverá ser a colaboração conceptual e prática nos trabalhos dos comités directores e outros organismos.

3.3.2 A base para a cooperação conceptual poderá ser, em especial, o recente parecer de iniciativa «As infra-estruturas de transportes do futuro», que definia explicitamente os princípios básicos da política europeia de transportes da perspectiva do Comité. Os três pontos principais versavam sobre o objectivo de sustentabilidade, considerações sobre melhor financiamento e a organização das infra-estruturas paneuropeias de transportes. No tocante ao alargamento dos corredores de transportes foram definidas as prioridades para o desenvolvimento. O trabalho do grupo de estudo permanente esteve orientado para essas prioridades que podem aqui ser resumidas ^(*):

- Constituir uma ligação tão eficaz quanto possível entre espaços económicos.
- Reforçar a intermodalidade com base em critérios de qualidade compreensíveis.
- Melhorar a ligação às vias de navegação interior.
- Integrar na planificação o transporte marítimo de curta distância.
- Promover a cooperação no transporte ferroviário, que já obteve algum sucesso.
- Dedicar maior atenção à ligação entre as redes regionais e locais de transporte e os grandes eixos.
- Integrar mais sistematicamente no trabalho sobre os corredores objectivos de desenvolvimento qualitativos de carácter funcional (segurança, defesa dos consumidores, condições sociais em especial para o transporte rodoviário, qualidade dos serviços, impacto ambiental).
- Preservar e alargar em grande medida a abordagem aos corredores.

3.3.3 A Comissão teve parcialmente em consideração estes objectivos aquando da revisão das orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes. O problema reside na sua aplicação prática e compreensível, a

nível transfronteiriço. O CESE está bem posicionado para contribuir com acções específicas e pertinentes.

3.4 *Criação de uma rede de corredores e cooperação regional*

3.4.1 Entretanto, o trabalho dos comités directores decorre com análoga intensidade em todos os corredores. Verifica-se, por outro lado, a existência de articulações regionais, sendo assim mais adequado falar de uma rede de corredores do que de eixos de transporte isolados. Em conjunto com o trabalho nas zonas de transporte, há uma componente regional que se vem afirmando, por exemplo, nos corredores IV, V, VII e X na Europa de Sueste ou nos corredores I e IX na zona do mar Báltico. Opostamente, há poucas actividades nas zonas de transportes oficialmente designadas (PETRAS).

3.4.2 As duas abordagens, designadamente a criação de eixos de transporte prioritários e as articulações regionais amplas, complementam-se. De futuro, o trabalho do grupo de estudo permanente deve orientar-se mais para as possibilidades de desenvolvimento regional. A aproximação da política dos transportes, do desenvolvimento regional e dos domínios principais das relações externas do CESE (países orientais vizinhos, dimensão nórdica, Europa de Sueste) representa um contributo importante do CESE e das suas secções especializadas.

3.5 *Objectivo futuro: estabelecer novas ligações*

3.5.1 A reunião estratégica da Comissão e do Parlamento Europeu, em Junho de 2004, é muito positiva; o CESE tem salientado que o alargamento não devia enfraquecer a iniciativa da UE de realização de ligações europeias de transportes. Numa missiva enviada ao CESE, a Comissão descreve a reunião como um ponto de partida para um processo de coordenação mais aberto e mais amplo, para o qual todas as partes interessadas poderiam contribuir. Esta abertura é essencial para o êxito e a sustentabilidade do novo planeamento dos transportes a nível europeu.

3.5.2 As experiências anteriores, em especial o trabalho dos comités directores, constituem uma base importante e irrecusável para o novo planeamento. O contributo específico do CESE, descrito no presente parecer e resultante de muitos anos de experiência prática, podia ser utilizado numa fase precoce do planeamento das infra-estruturas. É importante utilizar este recurso.

^(*) JO C 108, de 30/4/2004, p. 35, pontos 1.8.1 a 1.8.8.

4. Actividades do grupo de estudo permanente nos corredores de transporte

4.1 No corredor II ⁽¹⁰⁾, foi constituído um grupo de trabalho sindical, que efectuou uma primeira reunião em Moscovo, em 10 e 11 de Abril de 2003. O CESE participou também na reunião oficial do comité director, que se realizou em Berlim, em 15 e 16 de Maio de 2003. As duas reuniões permitiram colher elementos valiosos para o nosso trabalho. Os problemas registados no corredor II têm a ver com as dificuldades de cooperação com a Bielorrússia. Desenha-se entretanto uma tendência para contornar este país – e, portanto, um grande segmento do corredor – pelo norte. A razão para tal são as dificuldades experimentadas na fronteira. Regista-se actualmente um reforço da cooperação entre as companhias ferroviárias. Foi recentemente proposto um prolongamento do corredor até Ecaterinburgo. É especialmente importante encontrar melhores soluções para os problemas do transporte rodoviário e dos procedimentos práticos inerentes à travessia das fronteiras, domínio em que o CESE poderá ajudar.

4.2 Tem-se consolidado a participação nos trabalhos relativos ao corredor IV ⁽¹¹⁾. Por ocasião da reunião do comité director realizada em Sopron (Hungria) em 20 e 21 de Maio de 2003, efectuou-se também um encontro entre representantes das empresas ferroviárias e dos sindicatos correspondentes do corredor IV, que permitiu um debate frutuoso sobre a promoção dos caminhos-de-ferro, o qual importaria prosseguir. Foi o que ocorreu na última reunião, efectuada em 10 e 11 de Novembro de 2003, em Dortmund. O debate centrou-se na identificação de obstáculos técnico-organizativos nas fronteiras e em propostas de solução para os mesmos. Para assegurar a continuidade, o comité director passará a integrar também, como observador, um representante sindical dos trabalhadores ferroviários. Haverá agora que abordar a situação económica e social e os aspectos técnico-organizativos do sector do transporte rodoviário de mercadorias no corredor IV.

4.3 O CESE valoriza em especial a promoção do desenvolvimento do corredor X ⁽¹²⁾. Neste sentido, foi intensificado o contacto com o respectivo comité director. A participação na reunião do comité director realizada em 18 e 19 de Julho de 2003, na Eslovénia, permitiu ao CESE definir possíveis actividades a desenvolver. Em 3 de Novembro de 2003, o Comité promoveu uma conferência-debate em Belgrado, que teve pleno êxito e se concluiu pela aprovação de uma resolução conjunta ⁽¹³⁾. Esta realização apontou, em particular, para novas iniciativas de intensificação do transporte ferroviário. Contactos de trabalho em Saraievo e a cooperação com o grupo director da *SEE Core Network* são outras actividades que influenciarão este trabalho. Da perspectiva de uma política equilibrada de portos marítimos e articulação com o transporte para o interior, o **corredor V** ⁽¹⁴⁾ constitui, neste contexto, um eixo de ligação importante.

⁽¹⁰⁾ Alemanha, Polónia, Bielorrússia, Rússia.

⁽¹¹⁾ Alemanha, República Checa, Áustria, Eslováquia, Hungria, Roménia, Bulgária, Grécia, Turquia.

⁽¹²⁾ Áustria, Croácia, Sérvia, Antiga República Jugoslava da Macedónia, Eslovénia, Hungria, Sérvia, Bulgária.

⁽¹³⁾ Ver Anexo I.

⁽¹⁴⁾ Itália, Eslovénia, Hungria, Ucrânia, Eslováquia, Croácia, Bósnia-Herzegovina.

4.3.1 Está previsto para o início de Novembro de 2004 um evento conjunto com a associação das companhias de caminho-de-ferro, ARGE KorridorXLine, que pretende promover melhores serviços ferroviários e irá incluir um comboio de demonstração especial e acções em Villach (Áustria), Zagrebe (Croácia) e Saraievo (Bósnia-Herzegovina) ⁽¹⁵⁾.

4.4 No que se refere ao reforço da navegação interna e do **corredor VII** ⁽¹⁶⁾, o Danúbio, o CESE elaborou uma série de propostas ⁽¹⁷⁾. Em Julho de 2004 realizou-se a última reunião do comité director. Neste momento, os debates prosseguem sob os auspícios do grupo de estudo permanente, concentrando-se nos obstáculos existentes ao crescimento dos transportes no corredor VII e nas disposições adequadas que permitam a redução desses obstáculos. Estão também a ser examinadas as possibilidades e a escolha dos inerentes investimentos para uma melhor integração num sistema de transportes intermodal ⁽¹⁸⁾.

4.4.1 No parecer sobre «As infra-estruturas de transportes do futuro», adoptado em 28 de Janeiro de 2004 ⁽¹⁹⁾, o CESE evocava a necessidade de «promoção especial do corredor (...) VII, Danúbio, a articulação com a ferrovia, bem como uma adequada regulamentação técnica e social em matéria de navegação interior transfronteiriça».

4.4.2 Também o Comité Consultivo Misto UE-Roménia propôs, numa reunião que se realizou em Bucareste, em 23 e 24 de Maio de 2002, tomar medidas e aumentar o apoio financeiro à navegabilidade do Danúbio e à sua ligação ao mar Negro, tendo em vista o seu máximo aproveitamento enquanto corredor paneuropeu de transporte.

4.5 Desde a conferência-debate de 2001 sobre os **corredores III** ⁽²⁰⁾ e **VI** ⁽²¹⁾, em Catovice, o CESE não desenvolveu actividades próprias para estes corredores. Em Agosto de 2004, o secretariado do corredor III enviou uma carta instando a contributos para novos desenvolvimentos sob a forma de propostas para o programa de trabalho 2003/2004.

4.6 O CESE tem recebido um apoio especial, nos últimos um a dois anos, por parte da cooperação recentemente estabelecida entre os sindicatos dos trabalhadores do sector dos transportes nos corredores e num contexto paneuropeu, organizada pela *European Transport Workers' Federation* (ETF). O projecto EFT contribuiu imenso, em termos de ideias e de actividades práticas, para o êxito das acções do CESE em todos os sectores de transporte, e essa cooperação será reforçada.

⁽¹⁵⁾ Os pormenores das acções estão a ser definidos e, por isso, não são incluídos no presente parecer. Essa informação pode ser solicitada ao secretariado da Secção Especializada TEN.

⁽¹⁶⁾ «Rumo a um regime paneuropeu da navegação fluvial», JO C 10 de 14 de Janeiro de 2004, p. 49.

⁽¹⁷⁾ Alemanha, Áustria, Eslováquia, Hungria, Croácia, Sérvia, Bulgária, Moldávia, Ucrânia, Roménia.

⁽¹⁸⁾ Para mais informações, ver documento de trabalho de P. LEVAUX, que pode ser solicitado ao secretariado da Secção Especializada TEN.

⁽¹⁹⁾ Ver nota de rodapé 4.

⁽²⁰⁾ Alemanha, Polónia, Ucrânia.

⁽²¹⁾ Polónia, Eslováquia, República Checa.

4.7 Por último, cabe referir que para cada corredor foi elaborada uma ficha, com dados de base ⁽²²⁾, pelo presidente do grupo de estudo permanente, com a colaboração do secretário da Secção TEN e com o apoio dos serviços competentes da Comissão Europeia.

5. Recomendações para a actuação futura

5.1 O grupo de estudo permanente teve em consideração os novos objectivos da política paneuropeia de transportes supra-mencionados e integrou-os nos planos regionais conceptuais e práticos. Cada vez mais a força do CESE reside na sua capacidade de integrar interesses e apresentar propostas práticas. As acções e a presença no terreno deverão ser dominantes.

5.2 O grupo de estudo permanente proporciona ao CESE uma espécie de ponto de intercâmbio de informações e ponto de contacto para os interessados dentro e fora do Comité. Informação, moderação, coordenação das actividades do CESE e participação responsável nas actividades de coordenação mais gerais a nível europeu são as tarefas principais do grupo de estudo permanente, que se baseia em treze anos de envolvimento activo do Comité na política pan-europeia de transportes.

5.3 Nos próximos dois anos, o CESE deverá centrar as suas actividades na colaboração prática e na participação das organizações da sociedade civil *in loco*. Pretende-se, deste modo, contribuir para a realização dos objectivos da política de transportes referidos no ponto 3.3.2, dando às organizações relevantes a possibilidade de articularem as suas estimativas,

críticas e propostas de melhoramento no tocante a cada um dos corredores, regiões ou projectos de infra-estruturas.

5.4 A cooperação do CESE com os comités directores dos corredores e com a Comissão Europeia deve continuar a ser intensificada. Sobretudo o grupo de estudo permanente deverá levar a fundo o seu novo papel no âmbito da realização do *South East Europe Core Regional Transport Network* (cf. ponto 2.4).

5.5 O grupo de estudo permanente deveria reflectir sobre a melhor forma de a realização dos eixos pan-europeus de transporte ter em consideração os aspectos operacionais do transporte. Sobretudo os aspectos relacionados com a intermodalidade, a protecção ambiental, a segurança, as condições sociais e a eficácia devem ser conjugados com a política dos corredores.

5.6 Está em curso o planeamento de novos eixos de transporte no âmbito da política de vizinhança da UE. A Comissão Europeia deu sinais de abertura a este planeamento, para o qual o grupo de estudo permanente deverá contribuir.

5.7 Os trabalhos da Comissão Europeia e do comité director relacionados com os corredores e as zonas de transporte deveriam estar mais interligados. A Comissão Europeia desempenha aqui um papel decisivo enquanto coordenadora, embora o seu apoio devesse ter também uma vertente técnica e organizacional. O ideal seria criar um espaço mais aberto a uma orientação comum das diversas actividades ao nível paneuropeu, que integre todos os implicados, e obter uma maior participação do Parlamento Europeu.

Bruxelas, 27 de Outubro de 2004.

A Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Anne-Marie SIGMUND

⁽²²⁾ Ver anexo II: Informações provenientes de fontes não oficiais, sujeitas a eventuais alterações.